

Aktenzeichen: 32-4354.2-B299-026

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesstraße 299
Landshut - Altötting
Ortsumfahrung Neumarkt-St. Veit
Km 36,510 - km 40,120**

München, 08. August 2007

Inhaltsverzeichnis:

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| A Entscheidung | 8 |
| 1. Feststellung des Plans | 8 |
| 2. Festgestellte Planunterlagen | 8 |
| 3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen | 10 |
| 3.1 Unterrichtungspflichten | 10 |
| 3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) | 10 |
| 3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz | 11 |
| 3.4 Verkehrslärmschutz | 12 |
| 3.5 Landwirtschaft | 12 |
| 3.6 Sonstige Nebenbestimmungen | 12 |
| 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse | 13 |
| 4.1 Gegenstand / Zweck | 13 |
| 4.2 Plan | 13 |
| 4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen | 13 |
| 5. Straßenrechtliche Verfügungen | 14 |
| 5.1 FStrG | 14 |
| 5.2 BayStrWG | 14 |
| 6. Entscheidungen über Einwendungen | 15 |
| 6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen | 15 |
| 6.2 Zurückweisungen | 15 |
| 7. Sofortige Vollziehbarkeit | 15 |
| 8. Kostenentscheidung | 15 |
| B Sachverhalt | 16 |
| 1. Beschreibung des Vorhabens | 16 |
| 2. Vorgängige Planungsstufen | 16 |
| 2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen | 16 |
| 2.2 Raumordnung/Landesplanung | 16 |
| 2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG | 17 |
| 2.4 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan | 17 |
| 3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens | 17 |
| C Entscheidungsgründe | 19 |
| 1. Verfahrensrechtliche Bewertung | 19 |
| 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen) | 19 |
| 1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen | 19 |
| 1.2.1 Einwand der Notwendigkeit der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens | 19 |
| 1.2.2 Einwand der fehlerhaften Planauslegung | 19 |
| 1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen | 20 |
| 2. Umweltverträglichkeitsprüfung | 20 |

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) | 20 |
| 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens | 20 |
| 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens | 21 |
| 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen | 21 |
| 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen | 22 |
| 2.1.4.1 Schutzgut Menschen | 22 |
| 2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen | 24 |
| 2.1.4.3 Schutzgut Boden | 26 |
| 2.1.4.4 Schutzgut Wasser | 26 |
| 2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima | 27 |
| 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft | 27 |
| 2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter | 28 |
| 2.1.4.8 Wechselwirkungen | 29 |
| 2.1.4.9 Gesamtschau der Projektwirkungen, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können: | 30 |
| 2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen | 31 |
| 2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen | 31 |
| 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) | 33 |
| 3. Materiell-rechtliche Würdigung | 36 |
| 3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) | 36 |
| 3.2 Planrechtfertigung | 36 |
| 3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) | 36 |
| 3.2.2 Planungsziel | 36 |
| 3.2.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse | 37 |
| 3.2.3.1 Derzeitiger Zustand | 37 |
| 3.2.3.2 Künftiger Zustand | 39 |
| 3.2.3.3 Be- und Entlastungswirkungen | 40 |
| 3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung | 41 |
| 3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung | 41 |
| 3.3.2 Planungsvarianten | 42 |
| 3.3.2.1 Beschreibung der Wahllinien | 42 |
| 3.3.2.2 Vergleich der Wahllinien | 43 |
| 3.3.2.3 Im Anhörungsverfahren geforderte weitere Linienoptimierungen | 45 |
| 3.3.2.4 Gestaltungsvarianten | 46 |
| 3.3.2.4.1 Verknüpfung mit der St 2086 | 46 |
| 3.3.2.4.2 Bauanfang bei Mayerhof | 48 |
| 3.3.2.4.3 Bauende östlich Straß | 49 |
| 3.3.3 Ausbaustandard (Querschnitt, Linienführung, Gradienten) | 50 |
| 3.3.3.1 Querschnitt | 51 |
| 3.3.3.1.1 Querschnitt der Bundesstraße | 51 |
| 3.3.3.1.2 Querschnitte der kreuzenden Straßen und Wege | 51 |
| 3.3.3.1.3 Befestigung der Fahrbahnen | 51 |
| 3.3.3.2 Linienführung/Gradienten (Höhenlage) | 52 |
| 3.3.3.3 Kreuzungen und Einmündungen | 53 |
| 3.3.3.3.1 Kreuzung des Teisinger Baches einschl. Parallelweg (BWV 2.05) | 53 |
| 3.3.3.3.2 Kreuzung der Kreisstraße MÜ 3 (BWV 2.04) | 53 |
| 3.3.3.3.3 Kreuzungsbereich der „Alten Teisinger Straße“ (BWV 2.03) | 53 |
| 3.3.3.3.4 Kreisverkehre | 54 |
| 3.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz | 54 |
| 3.3.3.4.1 Wirtschaftswegenetz im Bereich „Straß“ | 54 |
| 3.3.3.4.2 Anbindung der Öffentlichen Feld- und Waldwege (ÖFW) auf Fl.Nr. 1121 und 1043 Gmkg. Wolfsberg | 55 |
| 3.3.3.4.3 Linienführung der GVS bei „Straß“ | 55 |

| | | |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.3.4 | Immissionsschutz/Bodenschutz | 55 |
| 3.3.4.1 | Verkehrslärmschutz | 56 |
| 3.3.4.2 | Schadstoffbelastung | 60 |
| 3.3.4.3 | Bodenschutz | 60 |
| 3.3.5 | Naturschutz- und Landschaftspflege | 60 |
| 3.3.5.1 | Verbote/Öffentlicher Belang | 60 |
| 3.3.5.1.1 | Schutzgebiete/geschützte Flächen | 60 |
| 3.3.5.1.2 | Artenschutz | 61 |
| 3.3.5.1.2.1 | Rechtsgrundlagen | 62 |
| 3.3.5.1.2.2 | Prüfmethodik | 64 |
| 3.3.5.1.2.3 | Prüfung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG | 65 |
| 3.3.5.1.2.4 | Befreiung gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG | 67 |
| 3.3.5.1.3 | Berücksichtigung der Naturschutzbelange | 70 |
| 3.3.5.2 | Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung) | 71 |
| 3.3.5.2.1 | Eingriffsregelung | 71 |
| 3.3.5.2.2 | Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen | 72 |
| 3.3.5.2.3 | Verbleibende Beeinträchtigungen | 72 |
| 3.3.5.2.4 | Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung | 73 |
| 3.3.6 | Gewässerschutz | 76 |
| 3.3.6.1 | Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung | 76 |
| 3.3.6.2 | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse | 77 |
| 3.3.7 | Landwirtschaft als öffentlicher Belang | 78 |
| 3.3.8 | Städtebauliche Belange | 79 |
| 3.3.9 | Sonstige öffentliche Belange | 79 |
| 3.3.9.1 | Träger von Versorgungsleitungen | 79 |
| 3.3.9.2 | Wald | 79 |
| 3.3.9.3 | Denkmalschutz | 80 |
| 3.4 | Private Einwendungen | 82 |
| 3.4.1 | Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden: | 82 |
| 3.4.1.1 | Flächenverlust | 82 |
| 3.4.1.2 | Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen | 83 |
| 3.4.1.2.1 | Übernahme von Restflächen | 83 |
| 3.4.1.2.2 | Ersatzlandbereitstellung | 83 |
| 3.4.1.2.3 | Umwege | 84 |
| 3.4.1.2.4 | Nachteile durch Bepflanzung | 84 |
| 3.4.1.2.5 | Wertminderungen | 85 |
| 3.4.1.2.6 | Schutzzaun oder Lärmschutzwall im Bereich von Bau-km 0+700 bis Bau-km 0+840 | 85 |
| 3.4.1.2.7 | Vertretungskosten | 86 |
| 3.4.2 | Einzelne Einwender | 86 |
| 3.4.2.1 | Mandanten der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner | 86 |
| 3.4.2.1.1 | Einwender 2001 | 87 |
| 3.4.2.1.2 | Einwender 2002 | 87 |
| 3.4.2.1.3 | Einwender 2004 | 87 |
| 3.4.2.1.4 | Einwender 2006 | 87 |
| 3.4.2.1.5 | Einwender 2008 | 88 |
| 3.4.2.1.6 | Einwender 2010 | 88 |
| 3.4.2.1.7 | Einwender 2101 | 89 |
| 3.4.2.2 | Mandantschaft der Rechtsanwaltskanzlei Paluka Sobola & Partner | 90 |
| 3.4.2.2.1 | Einwender 2201 | 90 |
| 3.4.2.3 | Nicht rechtsanwaltlich vertretene Einwender | 92 |
| 3.4.2.3.1 | Einwender 1011 | 92 |
| 3.4.2.3.2 | Einwender 1064 - 1066 | 92 |
| 3.5 | Gesamtergebnis | 93 |
| 3.6 | Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen | 93 |
| 4. | Sofortige Vollziehbarkeit | 93 |

| | |
|-------------------------------|-----------|
| 5. Kostenentscheidung | 93 |
| Rechtsbehelfsbelehrung | 93 |

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

| | |
|-------------|-----------------------------------------------------|
| AGBGB | Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches |
| AllMBI | Allgemeines Ministerialamtsblatt |
| ARS | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV |
| B | Bundesstraße |
| BAB | Bundesautobahn |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BayBO | Bayerische Bauordnung |
| BayBodSchG | Bayerisches Bodenschutzgesetz |
| BayEG | Bayerisches Enteignungsgesetz |
| BayLPIG | Bayerisches Landesplanungsgesetz |
| BayNatSchG | Bayerisches Naturschutzgesetz |
| BayStMdl | Bayerisches Staatsministerium des Innern |
| BayStrWG | Bayerisches Straßen- und Wegegesetz |
| BayVBl | Bayerische Verwaltungsblätter |
| BayVGh | Bayerischer Verwaltungsgerichtshof |
| BayVwVfG | Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz |
| BayWaldG | Bayerisches Waldgesetz |
| BayWG | Bayerisches Wassergesetz |
| BBodSchG | Bundes-Bodenschutzgesetz |
| BBodSchV | Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung |
| Bek | Bekanntmachung |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BGBI | Bundesgesetzblatt |
| BGH | Bundesgerichtshof |
| BImSchG | Bundes-Immissionsschutzgesetz |
| 16. BImSchV | 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz |
| 23. BImSchV | 23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz |
| 24. BImSchV | Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung |
| BMVBW | Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BRS | Baurechtssammlung |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| BWaldG | Bundeswaldgesetz |
| BWV | Bauwerksverzeichnis |
| DÖV | Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift |
| DVBl | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift |

| | |
|---------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| EKrG | Eisenbahnkreuzungsgesetz |
| 1. EKrV | 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung |
| FFH-RL | Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie |
| Flnr. | Flurstücksnummer |
| FlurbG | Flurbereinigungsgesetz |
| FStrG | Fernstraßengesetz |
| GG | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland |
| GMBI | Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien) |
| GVS | Gemeindeverbindungsstraße |
| IGW | Immissionsgrenzwert |
| KG | Bayerisches Kostengesetz |
| MABI | Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung |
| MLuS | Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung |
| NJW | Neue Juristische Wochenschrift |
| NVwZ | Neue Verwaltungszeitschrift |
| OVG | Oberverwaltungsgericht |
| PlafeR | Planfeststellungsrichtlinien |
| RdL | Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift |
| RE | Richtlinien für Entwurfsgestaltung |
| RLS-90 | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen |
| ROG | Raumordnungsgesetz |
| ROV | Raumordnungsverordnung |
| St | Staatsstraße |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| TKG | Telekommunikationsgesetz |
| UPR | Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPVwV | Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVP-RL | Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997 |
| V-RL | Vogelschutz-Richtlinie |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz |
| Zeitler | Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegege- setz |

Aktenzeichen: 32-4354.2-B299-026

**Vollzug des FStrG;
Bundesstraße 299
Landshut - Altötting
Ortsumfahrung Neumarkt-Sankt Veit
Km 36,510 - km 40,120**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau der Ortsumfahrung von Neumarkt- St. Veit im Zuge der Bundesstraße 299 von km 36,510 bis km 40,120 mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 1 | Erläuterungsbericht (ohne Anlage 1) | |
| 2 | Übersichtskarte | 1:100.000 |
| 3 | Übersichtslageplan | 1:25.000 |
| 6.1 | Straßenquerschnitt B 299 | 1:50 |
| 6.2 | Straßenquerschnitt kreuzende GVS | 1:50 |
| 7.1 Bl. 1 | Lageplan Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+720 | 1:1.000 |
| 7.1 Bl. 2 | Lageplan Bau-km 0+720 bis Bau-km 1+500 | 1:1.000 |
| 7.1 Bl. 3 | Lageplan Bau-km 1+500 bis Bau-km 2+240 | 1:1.000 |
| 7.1 Bl. 4 | Lageplan Bau-km 2+240 bis Bau-km 3+040 | 1:1.000 |
| 7.1 Bl. 5 | Lageplan Bau-km 3+040 bis Bau-km 3+710 | 1:1.000 |
| 7.2 | Bauwerksverzeichnis Bl. 1 – 81 einschl. Straßenrechtliche Verfügungen (Plan) | 1:5.000 |

| | | |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 8.1 Bl. 1 | Höhenplan Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+720 | 1:1.000/100 |
| 8.1 Bl. 2 | Höhenplan Bau-km 0+720 bis Bau-km 1+500 | 1:1.000/100 |
| 8.1 Bl. 3 | Höhenplan Bau-km 1+500 bis Bau-km 2+240 | 1:1.000/100 |
| 8.1 Bl. 4 | Höhenplan Bau-km 2+240 bis Bau-km 3+040 | 1:1.000/100 |
| 8.1 Bl. 5 | Höhenplan Bau-km 3+040 bis Bau-km 3+710 | 1:1.000/100 |
| 8.2 Bl. 1 | Höhenplan kreuzender ÖFW bei Bau-km 0+504 | 1:1.000/100 |
| 8.2 Bl. 2 | Höhenplan kreuzende GVS bei Bau-km 0+950 | 1:1.000/100 |
| 8.2 Bl. 3 | Höhenplan kreuzende GVS bei Bau-km 3+280 | 1:1.000/100 |
| 8.2 Bl. 4 | Höhenplan Anschluss B 299 alt bei Bau-km 3+540 | 1:1.000/100 |
| 11.1 | Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen | |
| 12.1 | Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – einschließlich dem Faunistischen Fachbeitrag zum Europäischen Artenschutz | |
| 12.2 Bl. 1 | Bestands- und Konfliktplan | 1:2.500 |
| 12.2 Bl. 2 | Bestands- und Konfliktplan | 1:2.500 |
| 12.3 Bl. 1 | Maßnahmenplan | 1:2.500 |
| 12.3 Bl. 2 | Maßnahmenplan | 1:2.500 |
| 13.1 | Unterlagen zu den beantragten wasserrechtlichen Erlaubnissen | |
| 14.1 Bl. 1 | Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+720 | 1:1.000 |
| 14.1 Bl. 2 | Grunderwerbsplan Bau-km 0+720 bis Bau-km 1+500 | 1:1.000 |
| 14.1 Bl. 3 | Grunderwerbsplan Bau-km 1+500 bis Bau-km 2+240 | 1:1.000 |
| 14.1 Bl. 4 | Grunderwerbsplan Bau-km 2+240 bis Bau-km 3+040 | 1:1.000 |
| 14.1 Bl. 5 | Grunderwerbsplan Bau-km 3+040 bis Bau-km 3+710 | 1:1.000 |
| 14.2 | Grunderwerbsverzeichnis Bl. 1 bis 9 | |

Nachrichtlich beigelegt sind folgende Unterlagen:

Anlage 1 zu Unterlage 1: Verkehrsuntersuchung
 Unterlage 9: Baugrundgutachten
 Unterlage 10.2: Bauwerksskizze
 Anlage 1 zu Unterlage 12.1: Tierökologische Beiträge zum LBP:
 Einzelfachberichte Bodenlebende Wirbeltiere,
 Fledermäuse, Avifauna, Tagfalter
 und Heuschrecken, Laufkäfer

Unterlage 16:

Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

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, t-Com Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Ampfing, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Niederspannungs- und Mittelspannungsstromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.3 Der Erdgas Südbayern GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, 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.

- 3.1.5 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Der Retentionsraumverlust im Überschwemmungsgebiet der Rott von rd. 3.600 m³ ist oberstrom der Bundesstraßentrasse volumengleich zu ersetzen bzw. entsprechender Retentionsraum ist herzustellen. Eine gesonderte Planung der hierzu erforderlichen Maßnahmen ist dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim vorzulegen. Sollte mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim vor Beginn von Bauarbeiten, die negative Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss im Überschwemmungsgebiet der Rott haben, kein Einvernehmen über den Ausgleich des Retentionsraumverlustes hergestellt werden können, so behalten wir uns eine nachträgliche Entscheidung hierüber vor. In diesem Fall hat der Vorhabensträger die Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Beginn dieser Bauarbeiten unter Beifügung von entsprechenden Unterlagen zu unterrichten.

- 3.2.2 Die Unterhaltung der Gewässer, die von der Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit gekreuzt werden, obliegt dem Vorhabensträger insoweit, als sie durch die Kreuzungsbauwerke bedingt ist (Art. 43 Abs. 4 BayWG).

- 3.2.3 Beim Bau der Straße ist dafür zu sorgen, dass keine Gewässerverunreinigungen stattfinden. Bei den Erdarbeiten ist darauf zu achten, dass möglichst wenige Schwebstoffe in die Gewässer gelangen. Zur Wiederverwertung vorgesehenes Aushubmaterial ist so zu lagern, dass bei Regen kein Erdreich ins Gewässer ge-

schwemmt wird. Bei der Bauausführung ist auf die größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten.

- 3.2.4 Schäden an Fischen und Fischnährtieren sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden.
- 3.2.5 Von der Einrichtung und vom Betrieb der Baustelle dürfen keine Gefährdungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer ausgehen. Wassergefährdende Stoffe (wie z. B. Treibstoffe, Schmieröle dürfen in Gewässernähe nicht gelagert werden. Ölbindemittel sind auf der Baustelle vorzuhalten.
- 3.2.6 Werden im Zuge der Baumaßnahmen Auffüllungen oder Altlasten angetroffen, so ist umgehend das zuständige Landratsamt Mühldorf a. Inn zu informieren. Auffüllmaterialien sind gewässerunschädlich zu entsorgen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Erforderliche Baufeldfreimachungen sind außerhalb der Brutzeiten durchzuführen. Im Bereich von Wald- und Gehölzlebensräumen darf Holzeinschlag nur in der Zeit zwischen dem 01. Oktober und dem 28. Februar erfolgen. Alle übrigen Arbeiten für die Baufeldfreimachung dürfen nur zwischen dem 01. August und dem 28. Februar vorgenommen werden. Der Bau des Gewässerdurchlasses bei Bau-km 2+640 soll zum Schutz der Kaulquappen der Gelbbauchunke im Herbst erfolgen.
- 3.3.2 Für die Bauzeit ist eine ökologische Baubegleitung einzurichten. Der hierfür vorgesehene Ansprechpartner ist der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf a. Inn vor Beginn der Bauarbeiten zu benennen. Diese Aufgabe kann durch einen privaten Sachverständigen, ein Fachbüro oder durch geeignetes Personal des Staatlichen Bauamtes Rosenheim erfüllt werden.
- 3.3.3 Die in der Planunterlage 12.1 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Wesentliche Abweichungen oder Änderungen sind nur in Absprache mit der jeweils zuständigen unteren Naturschutzbehörde zulässig. Die dauerhafte naturschutzkonforme Erhaltung und Pflege der Kompensationsmaßnahmen ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen.

Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayer. Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 Bay-NatSchG zu übermitteln.
- 3.3.4 Auf die Umsetzung der in den Planunterlagen (Unterlagen 12.1 und 12.3) enthaltenen Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsverlusten bei Fledermäusen im Bereich des „Rotloholzes“, der Rott-Querung und des Bahndammes ist besonders zu achten. Sie sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Hinblick auf ihre Wirksamkeit zu optimieren. Sie sind so zeitnah umzusetzen, dass sie zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straße wirken können.
- 3.3.5 Auf den Ausgleichsflächen A2 und A3 sind soweit möglich Röhrichsoden aus dem nach Art. 13d BayNatSchG geschützten Biotop 7640-118.09 zu verwenden, das durch die Trasse überbaut und versiegelt wird.
- 3.3.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.3.7 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.3.8 Für die Bepflanzung und zur Einsaat von Ausgleichsflächen sind autochthone Gehölze und autochthones Saatgut mit entsprechendem Zertifizierungsnachweis zu verwenden, sofern die entsprechenden Gehölzarten und Saaten zum Zeitpunkt der Ausschreibung der jeweiligen Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Die verwendeten Gehölzarten und Saatgutmischungen sind mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde vorab auf den Standort und das Entwicklungsziel abzustimmen.

3.3.9 Nach Abschluss der Bauarbeiten ist durch eine qualifizierte Fachkraft eine Erfolgskontrolle der fachgerechten Umsetzung der landschaftspflegerischen Begleitplanung durchzuführen. Diese Aufgabe kann durch einen privaten Sachverständigen, ein Fachbüro oder durch geeignetes Personal des Staatlichen Bauamtes Rosenheim erfüllt werden. Die Untere Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf a. Inn ist rechtzeitig von der Durchführung der Erfolgskontrolle zu informieren.

3.4 Verkehrslärmschutz

3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder 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.

3.5 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.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

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 und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden. Die Bepflanzungen haben mit autochthonen Gehölzen zu erfolgen.

3.5.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.5.5 Stark befahrene und verdichtete Böden sind nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder zu lockern.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

3.6.1 Waldrecht

3.6.1.1 Die Ersatzaufforstung ist im Einvernehmen mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Töging als unterer Forstbehörde sowie mit dem Landratsamt Mühldorf a. Inn als unterer Naturschutzbehörde mit standortgerechten Baumarten vorzunehmen. Das waldbauliche Vorgehen soll dabei mit den Beteiligten abgestimmt werden, insbesondere bezüglich der einzuhaltenden Grenzabstände, der Baumartenwahl und der erforderlichen Pflanzanzahlen.

3.6.1.2 Im Zuge der Projektausführung sind die tatsächlich beanspruchten oder gerodeten Waldflächen zu erfassen und der unteren Forstbehörde anzuzeigen. Sollte es zu Rodungsmehrungen kommen, so hat der Vorhabensträger entsprechende flächengleiche Ersatzaufforstungen vorzunehmen.

- 3.6.1.3 Die Ersatzaufforstungen und die Aufforstungen der temporär beanspruchten Flächen sind dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Töging bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme nachzuweisen. Es hat eine gemeinsame Schlussabnahme der Forstmaßnahmen zu erfolgen.
- 3.6.2 Leitungen, Entwässerungseinrichtungen
- 3.6.2.1 Eisenbahn-Bundesamt
- Die in Bauwerksverzeichnis unter Nr. 2.08 bezeichneten Signal- und Tk-Kabel sind während der Bauausführung zu sichern.
- 3.6.2.2 Erdgas Südbayern GmbH
- Die Ausführungsplanung für das Regenrückhaltebecken BWV 3.10 ist in Abstimmung mit der Erdgas Südbayern GmbH so vorzunehmen, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Gashochdruckleitung kommt. Das Becken soll außerhalb des Schutzstreifens der Gasleitung angelegt werden.
- Eventuell erforderlich werdende Anpassungsarbeiten an der Kreuzung der Gashochdruckleitung bei Bau-km 2+260 sind mit der Erdgas Südbayern GmbH abzustimmen und auf Kosten des Vorhabensträgers durchzuführen.
- Die bauausführenden Firmen sind auf einzuhaltende Schutzvorschriften hinzuweisen.
- 3.6.2.3 DB Services Immobilien GmbH
- Die bestehenden bahneigenen Entwässerungseinrichtungen entlang der Bahnstrecke 5700 Rosenheim – Pilsting km 75,500 – 75,620 dürfen in ihrer Funktion auch während der Bauzeit nicht beeinträchtigt werden.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern - Straßenbauverwaltung - wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers aus der Fahrbahnfläche und benachbarten Flächen von der B 299, Ortsumfahrung Neumarkt, von Bau-km 0+000 bis Bau-km 3+710 und aus den Entwässerungsanlagen in die in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Vorfluter bzw. das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die unter A.2. genannten Planfeststellungsunterlagen zugrunde, in denen auch der erlaubte Benutzungsumfang dargestellt ist (Unterlage 13.1).

4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

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.

- 4.3.1 Für die Ausführung, den Betrieb und die Wartung der Regenrückhaltebecken und der Sickeranlagen sind die jeweils aktuellen DWA-Merkblätter – insbesondere A138 und A166 – zu beachten.

- 4.3.2 An den Absetz-/Regenrückhaltebecken sind Absperrvorrichtungen einzubauen und entsprechend zu warten, die zur schnellen Gefahrenabwehr bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen geeignet sind.

- 4.3.3 Schäden an Fischen und Fischnährtieren in den vom Bau der Entwässerungsanlagen betroffenen Gewässern sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden.
- 4.3.4 Die Entwässerungsanlagen bedürfen der wasserrechtlichen Abnahme nach Art. 69 BayWG. Das gilt nicht, wenn die Bauoberleitung einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde. Sollte eine Bauabnahme erforderlich sein, ist das dann zu erstellende Abnahmeprotokoll - ggf. mit geänderten Bestandsplänen - dem Landratsamt Mühldorf a. Inn und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim zu übersenden.
- 4.3.5 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweils geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.6 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen. Der Vorhabensträger haftet für konkrete Schäden, die den Fischereiberechtigten durch den Bau der Entwässerungsanlagen und die Benutzung der Vorfluter entstehen.
- 4.3.7 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 und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.8 Sollte sich im Zuge der Bauausführung die Notwendigkeit einer Bauwasserhaltung ergeben, ist vorher eine wasserrechtliche Erlaubnis nach Art. 17a BayWG bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde (Landratsamt) einzuholen. Sofern bei den Baumaßnahmen Grundwasser freigelegt werden soll, ist vorher eine Anzeige nach Art. 34 BayWG erforderlich.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

5.1 FStrG

Die Widmung der neuen Bundesfernstraße und die sonstigen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss (§ 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG).

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

- 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 mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den in Planunterlage Nr. 7.2 enthaltenen Bauwerksverzeichnis und Widmungsplan und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlagen Nr. 7.1, Blätter 1-5).

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, dem Widmungsplan 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

Es muss gewährleistet werden, dass dem Einwender 2101 zur Abwendung der Existenzgefährdung in Quantität und Qualität geeignetes Ersatzland aus dem bereits zur Verfügung stehenden Eigentum des Vorhabensträgers bis zum Abschluss einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung oder ggf. bis zum Abschluss eines Enteignungsverfahrens verbindlich angeboten werden kann.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

8. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Bei dem Neubau der Bundesstraße 299 Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit (im Folgenden: „OU Neumarkt“) handelt es sich um eine kleinräumige, südwestliche Ortsumfahrung der Stadt. Sie beginnt an der bestehenden B 299 bei Str-km 36,510 westlich der Stadt in Höhe des Weilers Mayerhof und endet südlich der Stadt an der bestehenden B 299 bei Str-km 40,120. Die B 299 verbindet die BAB A 92 mit der BAB A 94 und im weiteren Verlauf nach Süden mit der BAB A 8. Sie ist im betroffenen Raum neben der B 15 die wichtigste Nord – Süd Verbindung.

Die OU Neumarkt ist als einbahnige, zweistreifige Straße mit höhengleichen Anschlüssen geplant. Einschließlich der Angleichungen an den Bestand weist sie eine Länge von 3.710 m auf. Die Verknüpfung mit der abzustufenden B 299 in der OD Neumarkt – Sankt Veit erfolgt am Anfang der Baustrecke über einen Kreisverkehrsplatz und am Ende der Baustrecke über eine Einmündung der alten B 299 in die Neubaustrecke. Daneben wird die Staatsstraße St 2086 über einen Kreisverkehrsplatz mit der OU Neumarkt verknüpft. Die Fahrbahn erhält einen Regelquerschnitt (RQ) 10,5 nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Querschnitte Ausgabe 1996 (RAS-Q-96). Die befestigte Fahrbahn erhält eine Breite von 7,50 m. In Damm-lage werden die Bankette 1,50 m breit ausgebildet, in Einschnittsbereichen je 1,0 m. Zudem wird in Einschnittsbereichen eine Mulde mit 2,0 m Breite angelegt.

Das Bauvorhaben ist in den Unterlagen 1, 2, 3, 7.1 und 7.2 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Der Neubau der B 299 Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit ist im derzeit geltenden „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ 2004 im vordringlichen Bedarf unter lfd. Nr. 611 aufgeführt unter der Bezeichnung „OU Neumarkt“. Der Bedarfsplan 2004 ist dem FStrAbG als Anlage zu § 1 Abs. 1 FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober 2004 (BGBl. I. 2004, S. 2574 – Beilage als Faltblatt) beigelegt.

2.2 Raumordnung/Landesplanung

Die Stadt Neumarkt – Sankt Veit befindet sich in einem Raum, der nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 (LEP 2006) als „Ländlicher Raum“ definiert ist, dessen Entwicklung in besonderem Maße gestärkt werden soll (vgl. LEP 2006, Strukturkarte Anhang 3). Innerhalb dieses Raumes ist die Stadt Neumarkt – Sankt Veit dargestellt als bevorzugt zu entwickelnder zentraler Ort (vgl. LEP 2006 ebd.). Im Anhang 2 ist Neumarkt – Sankt Veit genannt als Unterzentrum, das bevorzugt entwickelt werden soll. Die B 299 ist im LEP 2006 als Entwicklungsachse ausgewiesen. Sie verbindet die Mittelzentren Vilsbiburg und Mühldorf am Inn und verläuft durch die Stadt Neumarkt – Sankt Veit. (vgl. LEP 2006, Strukturkarte Anhang 3). Gemäß dem Ziel unter A II.3 des LEP 2006 sollen Entwicklungsachsen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten.

Im Jahre 1978 wurde für die die OU Neumarkt ein Raumordnungsverfahren eingeleitet und mit der positiven landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 09.02.1979 abgeschlossen. Der dem festgestellten Plan zugrunde gelegte Verlauf der Trasse entspricht weitgehend der im Raumordnungsverfahren

1978/1979 begutachteten „Variante“, die in den Planunterlagen 1 und 16 als Wahllinie 1 bezeichnet wird.

Die Geltungsdauer der landesplanerischen Beurteilung war beschränkt bis längstens zum 01.03.1984.

2.3 Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Der Bundesminister für Verkehr hat für die B 299 Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit am 18.01.1980 die Linie nach § 16 Bundesfernstraßengesetz bestimmt. Die Linienbestimmung beruhte auf der landesplanerischen Beurteilung der Regierung von Oberbayern vom 09.02.1979.

2.4 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan

Im Regionalplan der Region 18 (Südostoberbayern) ist die OU Neumarkt als vorrangig durchzuführende Baumaßnahme aufgeführt (vgl. VII 3.2.5 (Z)).

Die OU Neumarkt ist im rechtskräftigen Bebauungsplan der Stadt Neumarkt – Sankt Veit für das Wohngebiet „Schlesierstraße“ aus dem Jahre 1990 bereits enthalten. Das Baugebiet wurde als Allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen. Zu den überörtlichen Straßen enthält die Begründung des Bebauungsplans im Kapitel „Straßenbau“ folgende Aussagen: „Das Baugebiet wird von keiner überörtlichen Straße berührt. Etwa 70 m vom westlichen Baugebietsrand entfernt verläuft die geplante Umgehungsstraße B 299“. Im Kapitel „Schallschutz im Städtebau nach DIN 18005“ ist Folgendes enthalten: „Wegen der geplanten Umgehungsstraße westlich des Planungsgebietes wird ein Lärmschutzwall entlang des Baugebietes erstellt, der die zulässigen Werte eines Allgemeinen Wohngebietes sicherstellen soll“.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 28.08.2006 beantragte das Straßenbauamt Rosenheim (heute: Staatliches Bauamt Rosenheim), für den Bau der Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit im Zuge der Bundesstraße B 299 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 19.09.2006 bis 19.10.2006 bei der Stadt Neumarkt – Sankt Veit und in der Zeit vom 21.09.2006 bis 23.10.2006 bei der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach jeweils nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt, der Verwaltungsgemeinschaft oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. In der Bekanntmachung der Stadt Neumarkt – Sankt Veit wurde als Ende der Einwendungsfrist der 02.11.2006 angegeben, in der Bekanntmachung der VG Rohrbach der 07.11.2006.

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

- Stadt Neumarkt – Sankt Veit
- Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach
- Landratsamt Mühldorf a. Inn
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Wehrbereichsverwaltung Süd

- Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- Eisenbahn-Bundesamt
- Amt für Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten, Fürstenfeldbruck
- Bayerischer Bauernverband
- DB Netz AG, Niederlassung Süd
- DB Services Immobilien GmbH
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- E.ON Netz GmbH, Betriebszentrum Bamberg
- Deutsche Telekom AG. T-Com, PTI 25, Bauherrenberatungsbüro
- Erdgas Südbayern GmbH
- SüdostBayernBahn
- Zweckverband zur Unterhaltung von Gewässern III. Ordnung
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 17.04.2007 in Neumarkt – Sankt Veit und am 24.05.2007 in München erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange und die Verbände wurden von dem Termin vom 17.04.2007 benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch öffentliche Bekanntmachung im Oberbayerischen Amtsblatt am 05.04.2007 sowie am 10.04.2007 im Oberbayerischen Volksblatt („Mühldorfer Anzeiger“) und der Landshuter Zeitung („Vilsbiburger Zeitung“). Die Stadt Neumarkt – Sankt Veit und die VG Rohrbach haben den Termin zusätzlich ortsüblich bekannt gemacht. Ursprünglich war die Fortsetzung des Erörterungstermins am 18.04.2007 mit der Erörterung der von Herrn Rechtsanwalt Wald für seine Mandantschaft erhobenen Einwendungen vorgesehen. Wegen kurzfristiger Absage des Termins wurde der Ersatztermin am 24.05.2007 notwendig und mit Herrn Rechtsanwalt Wald vereinbart. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in Niederschriften festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

1.2.1 Einwand der Notwendigkeit der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von Einwendungsführern vorgetragen, vor einer Planfeststellungsentscheidung müsse ein Raumordnungsverfahren durchgeführt werden, da das Vorhaben raumbedeutsam und die landesplanerische Beurteilung vom 09.02.1979 spätestens mit Ablauf ihrer Geltungsdauer am 01.03.1984 nicht mehr gültig sei. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die landesplanerische Beurteilung aus dem Jahre 1979 wurde nicht aufgehoben. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlauf des Anhörungsverfahrens keine Zweifel am inhaltlichen Fortbestand der landesplanerischen Beurteilung geäußert. Mit der Linienbestimmung des Bundesministers für Verkehr am 18.01.1980, in die die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens eingeflossen sind, wurde die Befristung der Geltungsdauer der landesplanerischen Beurteilung bedeutungslos. Nach Art. 21 Abs. 1 Nr. 1 BayLPIG in Verbindung mit § 1 Nr. 8 ROV und § 16 Abs. 1 Satz 2 FStrG besteht heute zudem keine Verpflichtung mehr zur Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für den Bau von Ortsumgehungen. Der Vorhabensträger hat die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gemäß Art. 21 Abs. 1 Nr. 2 BayLPIG nicht beantragt.

1.2.2 Einwand der fehlerhaften Planauslegung

Im Erörterungstermin vom 17.04.2007 hat Einwender 1065 die Planauslegung bzw. die ortsübliche Bekanntmachung zur Planauslegung als fehlerhaft kritisiert. Die Planunterlagen hätten ihm als nicht in Neumarkt – Sankt Veit oder in der VG Rohrbach Wohnendem gesondert zugesandt bzw. bekannt gemacht werden müssen. Der Einwand wird zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht „Betroffener“ der Planung im Sinne von Art. 73 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG. Sein Aufenthalt ist nicht bekannt und

lässt sich nicht innerhalb angemessener Frist ermitteln. Selbst im Erörterungstermin vom 17.04.2007 hat er nicht mitgeteilt, wo er wohnt. In der Anwesenheitsliste zum Erörterungstermin findet sich der Eintrag „Postfach 85568/85570 Markt-Schwaben“. Eine Benachrichtigung des Einwenders von der Planauslegung gemäß Art. 73 Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG war daher nicht erforderlich. Zudem ist zu berücksichtigen, dass der Einwender fristgerecht gegen die Planung Einwendungen erhoben hat. Ihm war also die Planung bekannt. In dem Einwendungsschreiben hat er die angeblich fehlerhafte Auslegung bzw. Bekanntmachung nicht gerügt. Damit unterliegt die Rüge der Präklusion.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Für das Bauvorhaben ist nach § 3c Abs. 1 Satz 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes - UVPG- in Verbindung mit der Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG mittels einer Vorprüfung des Einzelfalls zu ermitteln, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Die Vorprüfung durch die Regierung von Oberbayern als der zuständigen Planfeststellungsbehörde gemäß § 3a Satz 1 UVPG hat ergeben, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Diese wird nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 – juris; BVerwG, Urt. v. 25.01.1996, Az. 4 C 5/95 – juris).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG, Urt. v. 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden (vgl. BVerwG, Urt. v. 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 – juris).

2. **Umweltverträglichkeitsprüfung** Der für die Umweltverträglichkeitsprüfung gewählte Untersuchungsraum beträgt ca. 500 m beidseits der Straßenachse und orientiert sich dabei an den topographischen und naturräumlichen Gegebenheiten im Landschaftsraum. Über den Bauanfang und das Bauende hinaus wird ein durchschnittlich 200 m breiter Streifen als Untersuchungsraum miterfasst. Somit ergibt sich rechnerisch eine untersuchte Fläche von ca. 420 ha.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt die in den Unterlagen 1 und 3 (Vergleich der Wahltrassen), 9 (Baugrundgutachten), 11 (Lärmgutachten und Untersuchungen zu Luftschadstoffen), 12 (landschaftspflegerischer Begleitplan), 13 (wasertechnische Berechnungen) und 16 (Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung) sowie in Anlage 1 zu Unterlage 1 (Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak) und Anlage 1 zu Unterlage 12.1 (tierökologische Beiträge des Büros Ökokart) enthaltenen Untersuchungsergebnisse. Zudem finden die behördlichen Stellungnahmen, Äußerungen und Einwendungen Dritter sowie eigene Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde Berücksichtigung.

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Bei dem Bauvorhaben handelt es sich um den Neubau einer Bundesstraße, die auf einer Länge von ca. 3,7 km in einem Halbkreis im Westen um die Stadt Neumarkt –

Sankt Veit herumführt. Das Bauvorhaben ist in diesem Beschluss unter B 1 sowie in den Unterlagen 1, 2, 3, 7.1 und 7.2 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

Für das Vorhaben werden ca. 12,58 ha an Grund und Boden benötigt, die sich wie folgt aufteilen:

- Versiegelung von ca. 4,49 ha für befestigte Flächen (Fahrbahnen, Wege etc.), wobei ca. 4,36 ha neu versiegelt werden
- Inanspruchnahme von ca. 5,37 ha für unbefestigte Flächen im Bereich des Straßenkörpers (Böschungen, Inselflächen etc.)
- Inanspruchnahme von ca. 2,72 ha für unbefestigte Flächen außerhalb des Straßenkörpers (naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen und diverse Gestaltungsmaßnahmen um Regenrückhaltebecken etc.).

Der Versiegelung von Flächen steht eine Entsiegelung durch Rückbau bestehender Straßen von ca. 0,47 ha gegenüber.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Die Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens ist in Unterlage 16 unter Nr. 2.1 (Seiten 4 – 10) ausführlich beschrieben, worauf verwiesen wird.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Der Neubau der OU Neumarkt ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Dies geschieht insbesondere

- durch die Inanspruchnahme von Flächen bzw. den Flächenverlust durch Überbauung
- durch die vom Verkehr ausgehenden Immissionen, v. a. durch Lärm und Luftschadstoffe
- durch die Beeinträchtigung des landschaftlichen Funktionsgefüges
- durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Um die Beeinträchtigung der Umwelt zu vermeiden oder zu vermindern, wurden verschiedene Wahllinien untersucht. Im Rahmen des Variantenvergleichs spielten die unterschiedlichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter des UVPG eine wesentliche Rolle für die Festlegung der Planfeststellungsstrasse. Die Linienführung der OU Neumarkt orientiert sich an der landesplanerisch positiv beurteilten Raumordnungstrasse, die der in der Linienbestimmung gemäß § 16 FStrG festgelegten Trasse entspricht, wobei die Planung weiter optimiert wurde.

Um die Umweltwirkungen zu vermindern wurde die geplante Straße entsprechend den Anforderungen in den Umwelt-Fachgesetzen und, soweit wirtschaftlich vertretbar, mit Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen umweltgerecht gestaltet. Dazu zählen insbesondere:

- Optimierung der Trasse nach Lage und Höhe,
- Bau von Brücken und Durchlässen mit vergrößerten Bauwerksbreiten,
- Größtmögliche Vermeidung von Flächenversiegelungen und –inanspruchnahmen,
- Wiederverwendung der in Einschnittlagen ausgebauten Böden,

- Reinigungsanlagen für gesammeltes Straßenabwasser
- Landschaftsgerechte Gestaltung und Bepflanzung der Böschungen sowie der höhengleichen Anschlüsse (Kreisverkehre)
- Schutzvorkehrungen an Biotopen
- Geländenahe Trassenführung oder Einschnittlagen.

Der genaue Umfang und die detaillierte Gestaltung der Minimierungs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist in den Unterlagen 1 und 12 beschrieben, worauf verwiesen wird.

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

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).

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Wohnen:

Durch die verkehrsbedingten Lärmemissionen sind der Westrand der geschlossenen Wohnbebauung von Neumarkt – Sankt Veit (Bebauungsplangebiet „Schlesierstraße“) sowie mehrere Einzelanwesen bzw. Weiler im Außenbereich (Dörfl, Alte Teisinger Straße, Furth, Hundham, Strass) betroffen.

Wegen der geplanten Einschnittslage der Trasse (im Maximum 6,5 m tief) sowie dem im Flächennutzungsplan vorgegebenen Abstand gegenüber der Wohnbebauung (80 m) entsteht für die betroffenen randständigen Gebäude im Westen des betroffenen Wohngebietes (18 Gebäude entlang der Jaudstraße) keine Grenzwertüberschreitung nach 16. BImSchV. Auch für die betroffenen Wohngebäude im Außenbereich (20 Gebäude) wurden im Rahmen der Lärmuntersuchungen keine Grenzwertüberschreitungen nach 16. BImSchV festgestellt. Im Gegenzug wird mit der Verlegung der B 299 die bestehende Stadtdurchfahrt deutlich entlastet. Entsprechend dem unter Ziffer 5.2.1.6 der Unterlage 1 (Tabelle 15) beschriebenen Rechen-

verfahren wird eine Reduzierung der Immissionen an ausgewählten Straßen in der Stadt von 5,3 bis 7,9 dB(A) erreicht (vgl. Unterlage 1, Tabelle 15). Nach einer Zählung der Stadt Neumarkt - Sankt Veit können damit mindestens 376 Haushalte mit 770 Personen von den verkehrsbedingten Immissionen entlastet werden.

Im Hinblick auf die Störung der Nachtruhe durch Verkehrslärm wurden insgesamt 38 Haushalte untersucht. Ihre Betroffenheit wird in folgender Tabelle dargestellt, wobei den einzelnen Belastungsstufen nachfolgend genannte Grenzwertbereiche zugeordnet werden.

| Belastungsstufe* | betroffene Haushalte |
|--------------------------------------|----------------------|
| hohe Belastung (49 bis 54 dB(A)) | 2 |
| mittlere Belastung (47 bis 49 dB(A)) | 7 |
| geringe Belastung (< 47 dB(A)) | 29 |
| Summe der betroffenen Haushalte | 38 |

* "Sehr hohe" Belastungen (> 54 d(B)A)) treten im Planungsfall nicht auf

Eine Beeinträchtigung der Luftqualität entsteht aufgrund der Querung der Freiflächen westlich der Stadt. Dadurch werden diese Kalt- bzw. Frischluftentstehungsgebiete mit Schadstoffen belastet, sodass die Frischluftzufuhr in das Stadtgebiet Neumarkt – Sankt Veit beeinträchtigt wird. Durch die Dammlage der Ortsumfahrung bei Querung der Rott wird die Frischluftbahn entlang des Rotttals beeinträchtigt. Durch das Brückenbauwerk über die Rott (lichte Weite 15,50 m) wird eine Abriegelung der Frischluftbahn, die durch das Brückenbauwerk der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn bereits eingengt ist, minimiert. Insgesamt tritt keine Verschlechterung ein, da das Vorhaben nicht zu einer Zunahme des gesamten Verkehrsvolumens führt.

Durch die geplanten Einschnittslagen im nördlichen Trassenabschnitt können erhebliche Belastungen des angrenzenden Wohngebietes „Schlesierstraße“ sowie trassennaher Einzelgebäude an der Alten Teisinger Straße im Außenbereich durch Abgase vermieden werden.

Die oben beschriebene Entlastung für die bestehende Stadtdurchfahrt der B 299 gilt auch für verkehrsbedingte Schadstoffauswirkungen, so dass die Belastungen der angrenzenden Wohngebäude durch Abgase verringert werden kann.

Erholung:

Durch den Neubau der Ortsumfahrung wird der begleitende Landschaftsraum im Westen der Stadt Neumarkt - Sankt Veit über die bestehende Belastung hinaus (Bahnlinien, Ausfallstraßen) zusätzlich verlärmert und in seiner gewohnten Erscheinungsform (Landschaftsbild) und Erreichbarkeit (Erholungsfunktion) verändert.

Durch die verkehrsbedingten Lärmemissionen sind der Ostrand des Rothloholzes sowie der bislang wenig vorbelastete Landschaftsraum um Strass im Südwesten von Neumarkt - Sankt Veit in ihrer Erholungsfunktion betroffen. Mit den geplanten Einschnittslagen der Trasse im nördlichen Abschnitt kann die Lärmbelastung für den Waldbereich des Rothloholzes minimiert werden, während der Erholungsraum um Strass (Rad- und Wanderwege) durch zusätzliche Verlärmung belastet wird.

Durch die geplante Ortsumfahrung entsteht im westlichen und südwestlichen Stadtgebiet ein Trenneffekt zwischen den vorhandenen Siedlungsgebieten und den ortsnahen Freiräumen. Die direkte Begehbarkeit der freien Landschaft wird für die Bewohner am Westrand der Stadt (Baugebiet Schlesierstraße), der Weiler Furth und Strass sowie der trassennahen Einzelanwesen im Außenbereich eingeschränkt. Dabei wird das lokal und teilweise auch regional bedeutsame Rad- und Wanderwegenetz (Fürstenweg, Alte Teisinger Straße, Kreisstraße MÜ 3, Staatsstraße 2086, GVS

Neumarkt – Sankt Veit – Strass – Hundham) von der Trasse der Ortsumfahrung gequert. Durch die Errichtung von Brückenbauwerken werden die Wegebeziehungen des Fürstenweges, der Alten Teisinger Straße, der Kreisstraße MÜ 3 und der GVS Strass auch in ihrer Erholungsfunktion aufrechterhalten. Die Geh- und Radwegbeziehung entlang der St 2086 wird im geplanten Kreisverkehr über die Fahrbahnteiler geführt und in ihrer Funktion somit ebenfalls aufrechterhalten.

Das bestehende Orts- und Landschaftsbild im Westen und Südwesten von Neumarkt – Sankt Veit wird durch den Neubau der Ortsumfahrung verändert. Entsprechend der topografischen Gegebenheiten entstehen dabei unterschiedlich ausgeprägte Damm- und Einschnittslagen. Im nördlichen Trassenabschnitt führt die Straßenlage zu keinen Beeinträchtigungen der Blickbeziehungen zwischen dem Waldgebiet des Rothloholzes und den bebauten Bereichen da die Trasse weitestgehend im Einschnitt (bis 6,5 m Tiefe) geführt wird. Auch im südwestlichen und westlichen Trassenabschnitt entsteht keine nachhaltige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes da die Trasse überwiegend geländenah (Dammlagen bis 3 m) geführt wird und innerhalb der weitreichenden Sichtbeziehungen des Hügellandes überblickbar bleibt. Lediglich vom Südwestrand der Wohnbebauung an der Jaudstraße nach Westen (Straßendamm mit 5,5 m Höhe) sowie im Talraum des Teisinger Baches (Straßendamm mit 9 m Höhe) entstehen kleinräumig wirksame Veränderungen die jedoch mit Hilfe der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes kompensierbar sind.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Der Raum um die Stadt Neumarkt - Sankt Veit weist derzeit insgesamt nur eine geringe Biotopausstattung auf. Mit dem Bau der OU Neumarkt sind v. a. im südlichen Teilbereich Belastungen zu erwarten.

Unmittelbare Beeinträchtigung von Biotopen und Lebensräumen durch Versiegelung und sonstige Flächenbeanspruchung:

Folgende Biotope und Lebensräume werden wie folgt beeinträchtigt (siehe Unterlage 12.2):

- Teilverlust des östlichen Waldrandes des Rothloholzes westlich der Alten Teisinger Strasse (Vögel, Fledermäuse)
- Versiegelung und Überbauung von Teilen eines Gehölzbiotops (Vögel) nördlich der Kreisstraße Mü3 (Ö 01)
- Versiegelung und Überbauung der Biotopstrukturen (Vögel, Tagfalter und Heuschrecken, Wirbeltiere, Laufkäfer) im Kreuzungsbereich der Ortsumfahrung mit der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn (B 118.9 und 10, B 120.1 und Ö 04)
- Versiegelung und Überbauung am Südrand des Gewässerbegleitgehölzes mit abfließendem Graben (B 155) östlich der Bahnlinie (Vögel, Laufkäfer, Wirbeltiere)

Die Eingriffe in Biotope und Lebensräume sind im Rahmen der Eingriffsbilanzierung erfasst und können mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Durch Situierung der Ausgleichsflächen im direkten Umfeld der betroffenen Biotope kann eine Kompensation mit Verbesserung der beeinträchtigten Lebensräume direkt am Ort der Eingriffe erreicht werden.

Zerschneidung biotischer Funktionsbeziehungen:

Die Ortsumfahrung hat neben dem Verlust von Biotopstrukturen zusätzlich Zerschneidungs- und Trenneffekte für Flora und Fauna bzw. Isolationseffekte auf räumliche und funktionale Zusammenhänge im Naturhaushalt zur Folge:

So wird vor allem der für bodenlebende Tierarten (Laufkäfer, Reptilien und Heuschrecken) bestehende Biotopverbund entlang der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn im Kreuzungsbereich mit der B 299 neu unterbrochen. Mit bautechnischen Maß-

nahmen am Brückenbauwerk soll der Trennwirkung entgegengewirkt werden (Schutzbleche zur Absturzsicherung bei Nutzung des Bahnschotterkörpers zum Biotopverbund).

In Bau-km 0+750 wird die von Amphibien genutzte Wechselbeziehung zwischen den Kleingewässern (Rückhaltebecken) an der Jaudstraße (Laichbiotop) und dem direkt westlich angrenzenden Waldbereich des Rothloholzes (Landlebensraum) mit der Trassenführung unterbrochen. Mit einem ergänzenden Rohrdurchlass in der Dammlage der Straße sowie beidseitigen Amphibienleiteinrichtungen am Dammfuß wird die faunistische Funktionsverbindung aufrechterhalten.

Bezogen auf die Gruppe der Fledermäuse ist das geplante Vorhaben mit Lebensraumzerschneidungen in drei Punkten verbunden. So werden die Teillebensräume zwischen dem Ostrand des Rothloholzes und dem Westrand von Neumarkt getrennt, die Flugleitlinie entlang der Rott gequert und das reich strukturierte Offenland-Jagdhabitat entlang des Bahndammes durch Zerschneidung beeinträchtigt. Durch gezielte landschaftspflegerische Maßnahmen (Sperrpflanzungen als Leitlinien zur Überquerung oder Offenhaltung von Unterquerungsmöglichkeiten) können Barriereeffekte sowie Verkehrsverluste an den betroffenen Flugleitlinien weitestgehend vermieden werden.

Mittelbare Beeinträchtigung von Biotopen und Lebensräumen

Durch den Bau und weiteren Betrieb der Ortsumfahrung entstehen mittelbare Beeinträchtigungen trassennaher Biotopstrukturen. Als mittelbar betroffene Biotopflächen im 30 m Beeinträchtigungskorridor werden die verbleibenden seitlichen Teilflächen der durchschnittlichen Lebensräume gewertet, die im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) einzelflächenbezogen bilanziert und aufgeführt sind.

Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb

Die beeinträchtigten Biotope mit ihren lebensraumtypischen Tierartengruppen sind auch bereits bei der Bauabwicklung von baubedingten Auswirkungen wie visuelle Störreize, Verlärmung, Erschütterungen und Licht (z.B. Trenn- und Barriereeffekte des Trassenbandes im Bauzustand) betroffen. Das entlang der Trasse ausgewiesene Baufeld beschränkt sich auf landwirtschaftlich genutzte Flächen. Als Baufeld wird ein 5 m breiter Geländestreifen parallel zur Baustrecke ausgewiesen. Lediglich zur Errichtung der Bahnbrücke (Bauwerk 6) ist ein zusätzliches Baufeld nötig. Die Fläche der vorübergehenden Inanspruchnahme ist in Unterlage 14 (Grunderwerb) dargestellt. Angrenzende Biotopflächen bzw. erhaltenswerte Gehölzbestände werden durch Schutzzäune ausgegrenzt. Die festgelegten Schutzmaßnahmen sind im Einzelnen im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) aufgeführt.

Lebensraumverluste durch Überbauung und Beeinträchtigung

| Belastungsstufe | betroffene Fläche [ha] |
|---------------------------------------------|------------------------|
| sehr gering (Acker, Grünland) | 4,15 |
| gering (Nadelwald) | 0,10 |
| mittel (Biotope kurzer Entwicklungszeit) | 0,51 |
| hoch (Biotope mittlerer Entwicklungszeit) | 0,60 |
| sehr hoch (Biotope langer Entwicklungszeit) | 0,06 |
| gesamt | 5,42 |

| | |
|----------------------------------------------------------------|------|
| davon: Verluste von schützenswerten und geschützten Flächen | |
| kartierte Biotope | 0,61 |

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Die vorhandenen Böden eignen sich zur Produktion von Biomasse. Das von der OU Neumarkt betroffene Gebiet ist dabei überwiegend von der landwirtschaftlichen Intensivnutzung geprägt. Der bisher belebte Boden wird beim geplanten Straßenneubau durch Versiegelung (d.h. Verlust aller Bodenfunktionen) bzw. sonstige Überbauung (d.h. Verlust einzelner Bodenfunktionen) beeinträchtigt. Dabei sind auch Böden mit regionaler Sonderstellung betroffen (ökologisch wertvolle Standorte):

- Aueboden mit ungestörter Bodenentwicklung unter Grünland in der Rottaue.

Im näheren Trassenumfeld wird der Boden auch durch verkehrs- und betriebsbedingte Auswirkungen beeinträchtigt. Daneben kommt es im Umfeld des Baufeldes zu vorübergehenden baubedingten Beeinträchtigungen (Baueinrichtungsflächen, baubedingter Schadstoffeintrag).

Beeinträchtigung durch Versiegelung:

Durch das Vorhaben wird eine Fläche von ca. 4,49 ha versiegelt, wobei 0,125 ha schon bisher versiegelt sind und ca. 4,36 ha neu versiegelt werden. Dem stehen ca. 0,47 ha dauerhafte Entsiegelung durch Rückbau bestehender Straßen gegenüber.

Flächenbeanspruchung durch Überbauung insgesamt:

Für das technische Straßenbauvorhaben (Fahrbahn, Anschlussstellen, Dämme, Einschnitte, Nebenanlagen) wird insgesamt ca. 9,86 ha Fläche benötigt, davon 4,49 ha für befestigte Flächen (Fahrbahnen, Wege etc.) und 5,37 ha für unbefestigte Flächen im Bereich des Straßenkörpers (Böschungen, Inselflächen etc.).

Baubedingte Wirkfaktoren:

Während des Baubetriebes entsteht außerhalb bewaldeter Bereiche eine Inanspruchnahme von ca. 3,22 ha vorübergehend benötigter Fläche für das geplante Baufeld entlang der Trasse (5 m Streifen entlang des Vorhabens und Teilfläche am Bauwerk 6 - Bahnbrücke), auf das innerhalb von Wald- und Biotopbereichen gänzlich verzichtet wird. Die Bauabwicklung erfolgt grundsätzlich über die geplante Trasse.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

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 Versickereinrichtungen 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.

Aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten ist lediglich im Einflussbereich der Rott mit einem zusammenhängenden Grundwasserspiegel zu rechnen. Bei Sondierbohrungen zum Baugrundgutachten (Unterlage 9) sind dort wasserführende Schichten in 0,79 m und 1,1 m Tiefe angetroffen worden. Die bestehenden Grundwasserhältnisse werden durch das geplante Vorhaben nicht erheblich beeinträchtigt. Der Kreisverkehr am Baubeginn zur Anbindung der Ortsumfahrung an die bestehende B 299 kommt nach den Darstellungen der Karte „Siedlung und Versorgung“ des Regi-

onalplanes Südostoberbayern innerhalb des wasserwirtschaftlichen Vorbehaltsgebietes nördlich von Neumarkt - Sankt Veit zu liegen. In Einschnittslagen entlang der Baustrecke ist eventuell mit einem Anschneiden örtlicher Schichtwasserlinsen zu rechnen, die während des Baubetriebs jedoch auslaufen.

2.1.4.4.2 Oberflächengewässer

Mit dem Bauvorhaben ist im jeweiligen Kreuzungsbereich eine direkte Beeinträchtigung von Oberflächengewässern durch Überbauung oder Verlegung verbunden. Mit dem Vorhaben werden folgende Kreuzungsbauwerke über Oberflächengewässern erstellt:

- Bau-km 0+780: Durchlass für namenlosen Graben am Rothloholz
- Bau-km 1+580: Brücke über den Teisinger Bach (BW 4)
- Bau-km 2+010: Brücke über die Rott (BW 5)
- Bau-km 2+230: Ablauf des Bahngrabens
- Bau-km 2+380: Durchlass für Graben an der Bahn
- Bau-km 2+654: Durchlass Graben aus dem Biotop B 155-001

Die genannten Oberflächengewässer sind in der Folge des Straßenbaues auch vom betriebsbedingten Schadstoffeintrag mit entsprechender Beeinträchtigung der Gewässerbiozönosen betroffen. Diese Oberflächengewässer sind auch bereits während der Bauphase potentiellen Beeinträchtigungen ausgesetzt (Einleitung von baubedingt anfallendem Wasser; diffuse Einträge, auch durch Erosion aus dem Baustellenbereich).

Die geplanten Brücken über die Rott und den Teisinger Bach schmälern die dortigen Retentionsräume der Fließgewässer.

Durch die im Zuge des Trassenausbaus zu versiegelnden Flächen entsteht ein erhöhter Regenwasserabfluss im Vergleich zu den derzeitigen Verhältnissen. Eine Minimierung der Auswirkungen ergibt sich insofern, als dass das durch den Verkehrsbetrieb verunreinigte, gebündelte Straßenoberflächenwasser durch neu zu errichtende Entwässerungsanlagen zurückgehalten und verzögert abgeführt wird.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Die überwiegende land- und forstwirtschaftliche Nutzung bedingen gute Voraussetzungen für ein ausgeprägtes Klimapotential im Untersuchungsraum. Der Waldbestand des Rothloholzes erfüllt für die besiedelten Bereiche im Westen von Neumarkt – Sankt Veit wichtige Waldfunktionen für den lokalen Klima- und Immissionschutz. Zwar produziert das Waldgebiet Kaltluft nur in geringem Umfang, es wirkt jedoch temperatenausgleichend und schmutzfilternd. Als bedeutende Kaltluftentstehungsgebiete mit Kaltluftabflussbahnen sind die landwirtschaftlich genutzten Offenflächen nördlich von Neumarkt-St. Veit sowie um Furth, Hundham und Straß mit Abfluss über die Täler von Rott, Teisinger Bach und Tegernbach zu nennen.

Bedingt durch die Vorbelastung des Raumes und die gewählte Trassenführung ergeben sich durch die Ortsumfahrung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf das Kleinklima. Mit dem Neubauvorhaben sind keine wesentlichen Verluste/Funktionsverluste von Kaltluft- und Frischluftabflussbahnen mit klimaverbessernder und lufthygienischer Funktion auf Wohn- und Mischgebiete gegeben, da mit der bestehenden Bahnlinie (hohe Dammlage im Tal der Rott im Westen von Neumarkt-St. Veit) eine Vorbelastung (Einengung der klimatisch wirksamen Abflussbahn) gegeben ist. Der Verlust von Kaltluftentstehungsgebieten ist aufgrund der schmalen, linienhaften Inanspruchnahme offener Ackerlagen zu vernachlässigen.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

Die Landschaft des Untersuchungsraumes ist entsprechend der Charakteristik des betroffenen Naturraumes (Tertiäres Hügelland) vom Wechsel der eingeschnittenen Niederungsbereiche von Rott, Teisinger Bach und Tegernbach über die gewellte Landschaft zwischen Furth, Hundham und Straß bis zum landschaftsbildbestimmenden Waldrand des Rothloholzes und den bebauten Ortsrändern von Neumarkt-St. Veit geprägt. Dabei bestimmen die Türme der vorhandenen Sakralbauwerke in Neumarkt – Sankt Veit und den umliegenden Gemeinden die vorhandenen Blickbeziehungen.

Aufgrund der vorhandenen Topografie ergeben sich mehrere Aussichtspunkte in die Landschaft, z. B.:

- Nördlich Angelsberg: Blick nach Süden ins Tegernbachtal und auf die Ortslage Feichten
- Am Fürstenweg: Blick nach Süden auf bebauten Westrand des Baugebietes „Schlesierstraße“
- Südwestrand des Baugebietes „Schlesierstraße“: Blick nach Südwesten in die freie Landschaft westlich der Stadt Neumarkt – Sankt Veit
- Nordrand Hundham: Blick über die Tallage von Rott und Teisinger Bach nach Norden auf den Südrand des „Rotloholzes“
- Westlich Straß: Blick nach Nordwesten ins Rottal über die Bahnlinie hinweg nach Nordosten auf Neumarkt – Sankt Veit

In dem von Neumarkt – Sankt Veit aus nach Westen hin offenen Landschaftsraum sind die vorhandenen linienhaften Infrastruktureinrichtungen (Bahnlinien von Landshut und nach Mühldorf am Inn, sternförmig in die Stadt führenden Straßen, querende Hochspannungsfreileitungen) als Vorbelastung des Raumes zu berücksichtigen:

- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch vorhandene Bauwerke und Leitungsmasten.
- Beeinträchtigung der Landschaft durch Verlärmung, visuelle Störreize und Schadstoffbelastung durch Bahn- und Straßenverkehr.
- Störung weiträumiger Sichtbeziehungen innerhalb der Niederung der Rott-Aue sowie in den offenen, landwirtschaftlich genutzten Lagen um Furth durch vorhandenen Bahndamm.

Mit dem Neubau der OU Neumarkt wird ein weiteres technisches Bauwerk in die betroffenen Landschaftsbildräume (Hügellandschaft, Tallagen von Fließgewässern) eingebracht, das eine weitergehende Störung der Eigenart dieses Landschaftsraumes sowie den Verlust von Naturnähe zur Folge hat. Die damit verbundenen anlagenbedingten Beeinträchtigungen der Landschaft werden durch umfangreiche landschaftspflegerische Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes kompensiert. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen zur Eingliederung der Trassenführung in das Landschaftsbild sind in Unterlage 12.3 dargestellt und beschrieben. Bereits während der Bauphase entsteht eine Verlärmung des Baustellenbereiches sowie der an den Zu- und Abfahrten angrenzenden Bereiche durch Baufahrzeuge und Baubetrieb. Ebenso werden das Wohnumfeld und die Erholungsfunktion der siedlungsnahen Freiräume durch den Baustellenbetrieb optisch beeinträchtigt.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im untersuchten Wirkraum der Planfeststellungstrasse sind keine kulturhistorisch bedeutenden Bauwerke und Siedlungsstrukturen vorhanden. In dem nach Westen anschließenden Landschaftsraum liegen mit den Kirchen in Feichten, Teising und Lamprechten sowie der Schlossanlage in Teising mehrere bedeutende Bauwerke. Die Stadt Neumarkt – Sankt Veit im Osten der Trasse besitzt neben der namensgebenden Benediktinerklosteranlage mit der Kirche St. Veit (15. Jh., Gründung 12. Jh.)

einen unter Ensembleschutz stehenden Stadtplatz mit zwei Stadttoren, über den derzeit die bestehende B 299 verläuft. Mit der Kirche St. Johann am Johannesplatz, dem Herzogkasten und dem Schloss Adlstein (16. Jh., erbaut 15. Jh.) sind weitere bedeutende Baudenkmäler in direkter Nähe zum Stadtplatz vorhanden. Direkt an der bestehenden B 299 liegt am südlichen Stadtausgang der KZ-Friedhof als Mahnmahl für die Opfer des Nationalsozialismus. Entlang der auf Neumarkt-St. Veit zulaufenden Straßen (z. B.: B 299, Alte Teisinger Straße, Kreisstraße Kr Mü3, Staatsstraße St 2086) finden sich zahlreiche Bildstöcke (ehemaliger Kreuzweg um die Wallfahrtskapelle Teising), zum Teil mit Ruheplatz für Wanderer. Der vom Vorhaben unmittelbar betroffene Bildstock an der Alten Teisinger Straße erhält im Zuge der Baumaßnahme einen neu gestalteten Standort an der verlegten Alten Teisinger Straße.

Nach Angaben des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege sind innerhalb des untersuchten Wirkraumes der Planfeststellungsstrasse keine bekannten Bodendenkmäler unmittelbar betroffen. Südwestlich der Trasse im Bereich der Ortslagen Lamprechten und Wolfsberg liegen jedoch drei mittelalterliche Burgställe (7640/0005, 7640/0011 und 7640/0012). Darüber hinaus sind der nördliche und mittlere Trassenabschnitt der geplanten OU Neumarkt als archäologische Verdachtsfläche ausgewiesen, in der mit dem Vorhandensein von Bodendenkmälern zu rechnen ist. So werden im nördlichen Trassenabschnitt mit großer Wahrscheinlichkeit vorgeschichtliche Siedlungsareale angeschnitten, während im mittleren Trassenabschnitt bis ca. Bau-km 2+500 mit dem Vorhandensein von Altstraßen und Übergängen in den gequerten Talgründen (Teisinger Bach und Rott) zu rechnen ist.

Im Landschaftsraum westlich Neumarkt – Sankt Veit sind mehrere Hochspannungsfreileitungen vorhanden, deren Mastanlagen im Landschaftsbild des Hügellandes in Erscheinung treten.

2.1.4.8 Wechselwirkungen

In Beziehung zueinander stehen insbesondere die Schutzgüter Boden und Wasser durch die Betrachtung des Bodenwasserhaushaltes. Bereiche mit hohem Grundwasserstand, bei geringer Deckschicht und hoher Durchlässigkeit, weisen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Verschmutzung des Grundwassers auf. Gleichzeitig stellen diese grundwassernahen Bereiche (Rottal, Umfeld von Bächen und Gräben) wiederum bedeutende vorhandene oder potentiell an nasse/feuchte Standorte gebundene Lebensräume von Tieren und Pflanzen dar (biotische Lebensraumfunktion der Böden, grundwassergeprägte Gebiete mit hoher Bedeutung als Standortfaktor). Die Niederungen bilden daher einen bedeutenden faunistischen und floristischen Lebensraum der aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung jedoch nur durch die punktuell vorhandenen Biotopstrukturen belegt ist.

Die klimatische Situation beeinflusst ebenso die Pflanzen- und Tierwelt. Zum anderen ist das Wohlbefinden des Menschen und damit die Wohn- und Wohnumfeldfunktion sowie die Erholungseignung der Landschaft vom Klima abhängig. Im Untersuchungsraum sind unterschiedliche Bereiche mit klimaökologischen Funktionen vorhanden (Rothloholz mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion, Ackerflächen als Kaltluftentstehungsgebiete, Rottal als Kaltluft- bzw. Frischluftbahn). Die Waldfläche des Rothloholzes stellt zudem einen Lebensraum für Tier- und Pflanzenarten dar und bildet außerdem einen Erholungsschwerpunkt im Umfeld von Neumarkt – Sankt Veit.

Wechselbeziehungen treten zudem bei den Schutzgütern Landschaftsbild und Mensch (Wohnfunktion/Erholungsnutzung, Freizeitinfrastruktur) auf. Sie zeigen für den Menschen die Eignung von Siedlung und Landschaft zur Erholung/Naherholung einerseits, zum Wohnen andererseits auf. So fließt die Ausprägung von Ortsrändern sowohl in die Bewertung der Wohn- und Wohnumfeldfunktion, als auch in die Einstufung des Landschaftsbildes mit ein. So ist der westliche Ortsrand von Neumarkt – Sankt Veit geprägt von der dortigen Einzelhausbebauung mit Gartengrundstücken sowie der hergestellten Ortsrandbegrünung (mehrrheilige Hecke entlang des Bauge-

bietet „Schlesierstraße“ entsprechend Bebauungsplan) und der Möglichkeit des freien Zutrittes zur offenen Landschaft im Westen dieser Bebauung (Richtung Teising, Rothloholz). Für die Bewohner der Weiler Furth, Hundham und Straß ist die Betret- und Erlebbarkeit der freien Landschaft durch die vorhandene Bahnlinie nach Mühl-dorf am Inn eingeschränkt.

2.1.4.9 Gesamtschau der Projektwirkungen, die zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen können:

| Projektwirkungen | Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter | | | | | | |
|-----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------|-------|--------|---------------|-------------|----------------------------|
| | Menschen | Tiere u Pflanz. | Boden | Wasser | Luft u. Klima | Land-schaft | Kultur- u. sonst. Sachgüt. |
| <u>Anlagebedingt</u> | | | | | | | |
| - Flächeninanspruchnahme (Überbauung, Änderung der Nutzung) | x | x | x | (x) | | (x) | (x) |
| - Zerschneidung, Trennung | x | x | | | | x | |
| - Versiegelung von Boden | | (x) | x | x | | | |
| - Veränderung des Geländereiefs | (x) | | | | | x | |
| - Einleitungen in Oberflächengewässer und Grundwasser | | (x) | | x | | | |
| <u>Betriebsbedingt</u> | | | | | | | |
| - Lärmimmissionen | x | x | | | | (x) | |
| - Abgasimmissionen | (x) | x | x | | x | | |
| - Schadstoffe (Straßenabrieb, Streustoffe, Gefahrstoffe bei Unfällen) | (x) | x | x | x | | | |
| - Lichtimmissionen | (x) | x | | | | | |
| - Kollisionen | | x | | | | | |
| <u>Baubedingt</u> | | | | | | | |
| - Immissionen durch Baubetrieb (Lärm, Abgase, Staub) | (x) | (x) | (x) | (x) | (x) | | |
| - vorübergehende Flächeninanspruchnahme | (x) | (x) | (x) | | | | (x) |
| - Verlust von Betriebsstoffen | | | | | | | |

(x) durch andere Projektwirkungen mit abgedeckt

x erhebliche Auswirkungen erwartet

2.1.5 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind insgesamt ausgleichbar. Die hierfür erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, ihre Begründung, Art und Umfang sind in Unterlage 12.1 dargestellt.

Die unter Ziffer 4.7 (einschließlich Tabellen 1 und 2) der Unterlage 12.1 dargestellte Ermittlung des Eingriffs und des Ausgleichsbedarfs zeigt, dass durch den Bau der OU Neumarkt ein Flächenausgleich von 1,97 ha notwendig wird. Im Rahmen des Ausgleichskonzepts werden zudem durch zusammenhängende, trassennahe Maßnahmenflächen möglichst großflächige Schwerpunkte für den Arten- und Biotopschutz am Ort der Eingriffe geschaffen. So werden die Kompensationsflächen A2 und A3 im Kreuzungsbereich der Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit mit der Rott und der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn erbracht und dienen damit der direkten Kompensation der ermittelten Beeinträchtigungen innerhalb dieses vorhandenen Biotopkomplexes (Lebensraum für Reptilien, Heuschrecken, Tagfalter, Laufkäfer; Flugleitlinie für Fledermäuse).

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

- A 1: Grünlandextensivierung und Ergänzung der lückigen Allee an der KrMü3; Gewässeroptimierungsmaßnahmen am Teisinger Bach (trassenferne Maßnahme östlich Teising): anrechenbare Fläche: 0,54 ha aus 0,65 ha Grundfläche
- A 2: Neugestaltung des Grabenlaufs mit Aufbau von Röhrichtbeständen (trassennahe Maßnahme südlich der Rott): anrechenbare Fläche: 0,56 ha aus 0,80 ha Grundfläche
- A 3: Grünlandextensivierung und Neugestaltung des Grabenlaufs (trassennahe Maßnahme östlich der Bahnlinie); anrechenbare Fläche: 0,89 ha aus 1,02 ha Grundfläche
- A 4: Rückbau der Fahrbahnflächen (B 299 alt) und Sukzession (trassennahe Maßnahme am Bauende); anrechenbare Fläche: 0,08 ha aus 0,15 ha Grundfläche

Alle landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in Unterlage 12.3 „Landschaftspflegerische Maßnahmepläne“ dargestellt und in Unterlage 12.1 „Textteil zum LBP“ beschrieben.

2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Für das Bauvorhaben OU Neumarkt sind grundsätzlich verschiedene Varianten möglich. Der Vorhabensträger hat fünf unterschiedliche Wahllinien und mehrere verschiedene technische Gestaltungsvarianten untersucht. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die 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).

Im Rahmen dieser UVP ist daher keine umfassende Abwägung der verschiedenen Wahllinien und Varianten vorzunehmen (auf C.3.3.2 wird verwiesen).

Wahllinie 1: Stadtnahe Westumfahrung mit verkehrstechnisch günstiger Entwicklung aus der bestehenden B 299 (Trasse der Linienbestimmung zur ursprünglichen Raumordnung)

Umweltauswirkungen:

- Umfangreiche Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Westen von Neumarkt-St. Veit
- Eingriff in den nordöstlichen Waldrand des Rothloholzes mit Beeinträchtigung von Amphibienlebensräumen (Fischteich Mayerhof, Rückhaltebecken Neumarkt-West)
- Immissionsbelastung durch ortsnahe Trassenführung am Westrand der Bebauung von Neumarkt – Sankt Veit
- Landschaftsbildprägende Dammlage im Tal des Teisinger Baches und der Rott
- Beeinträchtigung der stadtnahen Kaltluftbahn durch Dammlagen im Tal des Teisinger Baches und der Rott
- Querung des Biotopkomplexes entlang der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn

Die Wahllinie 1 verursacht im direkten Vergleich mit der Planfeststellungstrasse einen größeren Flächenbedarf, mehr Beeinträchtigungen für die Landwirtschaft sowie größere Eingriffe in die Waldflächen und das Landschaftsbild.

Wahllinie 2: Abgerückte Westumfahrung mit verkehrstechnisch günstiger Entwicklung aus der bestehenden B 299

Umweltauswirkungen:

- Durchquerung des Waldbestandes des Rothloholzes
- Umfangreiche Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Westen und Süden von Neumarkt-St. Veit
- Umfangreicher Flächenverbrauch (Überbauung, Versiegelung) aufgrund der großen Trassenlänge (6.750 m)
- Massive Eingriffe in das Landschaftsbild durch hohe Dämme (bis 18 m) und tiefe Einschnitte (bis 10 m)
- Beeinträchtigung eines landschaftsbildprägenden Alleebaumbestandes im Bereich der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn
- Querung des Biotopkomplexes entlang der Bahnlinie nach Mühldorf am Inn

Die Wahllinie 2 verursacht im Vergleich zur Planfeststellungstrasse einen deutlich höheren Flächenverbrauch sowie stärkere Eingriffe in Landwirtschafts- und Waldflächen. Zudem wird das Landschaftsbild stärker beeinträchtigt.

Wahllinie 4: Innerörtliche Trassenführung (Stadttrasse der Raumordnung)

Umweltauswirkungen:

- Massiver Eingriff in bestehende Bebauung
- Trassenführung durch innerstädtische Schrebergärten und Bebauung
- Innerörtliche Dammlage im Tal der Rott mit Verlust der Ufergehölze (Biotop 151)
- Trassenführung über Geländehochpunkt (Aussichtspunkt) am südwestlichen Stadtrand
- Mittelbare Beeinträchtigung des Mahnmales „KZ-Friedhof“ am südlichen Stadtausgang
- Hohe Immissionsbelastung durch innerörtliche Trassenführung

Die Wahllinie 4 verursacht die mit Abstand größten Immissionsbelastungen der Wohnbevölkerung.

Wahllinie 5: Nord- und Ostumfahrung

Umweltauswirkungen:

- Umfangreiche Zerschneidung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Norden und Osten von Neumarkt – Sankt Veit
- Durchfahrung des Trinkwasserschutzgebietes „Zweckverband Neumarkter Gruppe“ und des wasserwirtschaftlichen Vorranggebietes nördlich Neumarkt – Sankt Veit
- Durchschneidung zweier Waldgebiete (jeweils 150 m) im Norden und Osten von Neumarkt – Sankt Veit
- Landschaftsbildprägende Dammlage im Tal der Rott
- Massive Eingriffe in das Landschaftsbild durch hohe Dämme und tiefe Einschnitte bei Trassenführung durch hügelige Landschaft unterhalb der ortsbildprägenden Anlage des Klosters St. Veit
- Geringe Entlastungswirkung der bestehenden B 299 und damit höhere (verbleibende) Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung
- Umfangreicher Flächenverbrauch (Überbauung, Versiegelung) aufgrund der großen Trassenlänge (7.000 m)

Die Wahllinie 5 verursacht die größten Gefahren für das Schutzgut Wasser, denn sie durchschneidet das für die Trinkwasserversorgung der Stadt Neumarkt – Sankt Veit wichtige Trinkwasserschutzgebiet „Zweckverband Neumarkter Gruppe“. Zudem führt die Wahllinie 5 zu starken Beeinträchtigungen von Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen. Außerdem verbleiben höhere Immissionsbelastungen für die Wohnbevölkerung.

Im Rahmen der Trassenoptimierung wurden für die Verknüpfungen der Planfeststellungstrasse mit dem vorhandenen Straßennetz jeweils mehrere Gestaltungsvarianten für jeden Anschluss untersucht. Es wurden jeweils die umweltverträglichsten Varianten mit dem geringsten Flächenverbrauch gewählt; dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot nach Art. 6a BayNatSchG wird damit Rechnung getragen:

Varianten am Bauanfang:

- Anfang westlich Mayerhof
- Bogen um Mayerhof
- Kreisverkehr östlich Mayerhof (gewählte Lösung – geringster Flächenverbrauch)

Varianten der Verknüpfung mit der St 2086:

- Teilplanfrei Typ IV
- Kreuzung Grundform II
- Kreisverkehr (gewählte Lösung – umfeldverträglichste Variante bzgl. Trennwirkung, Sicherheit, Landwirtschaft, Kosten / Durchsetzbarkeit)
- Versatz

Varianten am Bauende:

- Übergang in den Bestand bei Str-km 40,570
- Übergang in den Bestand bei Str-km 40,120 (gewählte Lösung – Minimierung des Flächenverbrauchs um 550m Baulänge)

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 umwelt-

bezogenen 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 Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer vierstufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

gering mittel hoch sehr hoch.

Diese Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Das Schutzgut Mensch erfährt durch den Bau der OU Neumarkt im Hinblick auf das Kriterium des „Wohnens“ insgesamt eine Entlastung. Schon durch die Trassierung der Ortsumfahrung wird gewährleistet, dass die Neubelastungen der Anwohner der Umfahrung unterhalb der einschlägigen Grenzwerte der 16. BImSchV liegen. Es kommt nur bei zwei Haushalten zu hohen Belastungen zwischen 49 und 54 dB(A), bei sieben Haushalten zu mittleren Belastungen zwischen 47 und 49 dB(A) und bei 29 Haushalten zu geringen Belastungen von < 47 dB(A). Dem stehen massive Entlastungen für die Anwohner verschiedener Straßenzüge in Neumarkt – Sankt Veit gegenüber, die durch den Bau der OU Neumarkt stark vom Verkehr entlastet werden (Ortsdurchfahrt der B 299, Birkenstraße, Bahnhofstraße). Werden nur die Haushalte berücksichtigt, die in erster Reihe zu den Ortsdurchfahrten der zu betrachtenden Straßen gelegen sind, so kommt es durch die OU Neumarkt für 376 Haushalte zu Entlastungen zwischen 5,3 und 7,9 dB(A). Beeinträchtigungen von sehr hoher Bedeutung für die „Erholungsfunktion“ sind durch den Bau der OU Neumarkt nicht gegeben. Das Waldgebiet „Rotlohholz“ hat aufgrund der Nähe zur Bebauung und den vorhandenen Wander- und Radwegen eine lokale Bedeutung für die Bürger von Neumarkt – Sankt Veit. Die derzeit beruhigten Kernbereiche des Waldes unterliegen zur Wahrung ihrer Erholungsfunktion einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Straßenlärm. Durch die Lage im Einschnitt wird die Betroffenheit des „Rotlohholzes“ minimiert. Die für die Erholungsnutzung wichtigen Wander- und Radwegeverbindungen bleiben durch ausreichend dimensionierte Kreuzungsbauwerke aufrechterhalten. Das Landschaftsbild wird durch die geländenahe Führung der Trasse und die vorgesehenen Einschnitte weitgehend minimiert. Lediglich in den Bereichen, in denen eine Dammlage geplant ist, entstehen kleinräumig wirksame Veränderungen, die jedoch mit Hilfe der landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes kompensierbar sind.

Insgesamt werden die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch als „gering“ bis „mittel“ bewertet.

Im Hinblick auf die Projektwirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist zunächst festzustellen, dass das von der OU Neumarkt betroffene Gebiet eine nur geringe Biotopausstattung aufweist. Aufgrund der intensiven land- und forstwirtschaftlichen Nutzung beschränkt sich das Vorkommen von bedeutsamen Arten im Wesentlichen auf die vorhandenen Biotopstrukturen. Als Bereich mit sehr hoher Bedeutung ist das Grabensystem zwischen dem Biotop 155, dem Bahndamm der Bahnlinie nach Mühldorf a. Inn und der Rott aufgrund des dortigen Vorkommens der ausgesprochen seltenen und stark verinselt verbreiteten Gelbbauchunke zu bewerten. Weitere regional oder überregional bedeutsame Lebensräume finden sich im Untersuchungsgebiet nicht. Das Projekt wirkt sich auf einer Fläche von 0,06 ha auf solche

Bereiche von sehr hoher Bedeutung aus. Als Bereiche mit hoher Bedeutung sind die Biotopstrukturen im Bereich der Bahnlinie südlich „Furth“ (Biotop 118.10 und 12) sowie der Schilfbestand am Graben westlich der Bahnlinie (Biotop 118.9) zu bewerten. Projektwirkungen ergeben sich auf einer Fläche von 0,6 ha. Bereiche mit mittlerer Bedeutung sind die Biotopflächen entlang der Bahnlinie südlich von „Furth“. Biotope von mittlerer Bedeutung werden auf einer Fläche von 0,51 ha betroffen.

Die Projektwirkungen betreffen weit überwiegend Flächen mit einer „sehr geringen“ bis „geringen“ Belastungsstufe. Dort wo höherwertige Biotope betroffen werden, können durch entsprechend konzipierte Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen die Eingriffe kompensiert werden.

Insgesamt bewerten wir daher die Projektwirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen als „gering“ bis „mittel“.

Hinsichtlich des Schutzgutes Boden ist festzustellen, dass es im Bereich der OU Neumarkt keine Bereiche mit sehr hoher Bedeutung oder Empfindlichkeit gegenüber Bebauung, Versiegelung oder Erosion gibt. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen haben aufgrund der guten Ertragsfähigkeit eine hohe Bedeutung für die Nahrungsmittelproduktion. Zudem haben die Auenlehme (Grünlandbereiche) in den Niederungen der Fließgewässer aufgrund ihrer biotischen Lebensraumfunktion eine besondere Bedeutung in Wechselwirkung mit den Schutzgütern Wasser sowie Tiere und Pflanzen.

Die Versiegelung von 4,49 ha, wovon 4,15 ha auf landwirtschaftlich genutzte Flächen entfallen, bewerten wir als „hohe“ Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden.

Das Schutzgut Wasser wird unter dem Teilaspekt Grundwasser vom Vorhaben nicht erheblich betroffen. Lediglich im Bereich der Rott ist mit einem zusammenhängenden Grundwasserspiegel zu rechnen. Hier verläuft die Straße in Dammlage. Das im Regionalplan festgesetzte wasserwirtschaftliche Vorranggebiet reicht bei Mayerhof lediglich geringfügig über die B 299 hinaus nach Süden in den Wirkraum der OU Neumarkt hinein, wobei dies bereits den derzeitigen Bestand der B 299 betrifft. Hinsichtlich der Oberflächengewässer ist festzustellen, dass es keine Bereiche mit sehr hoher Bedeutung gibt. Ein Bereich mit hoher Bedeutung ist das Rottal mit den zufließenden Bächen Tegernbach und Teisinger Bach. Ein Überschwemmungsgebiet ist nicht festgesetzt. Die Rott ist der Güteklasse II – III zugeordnet und weist ebenso wie ihre Nebenbäche wegen der starken Vorbelastung und Eutrophierung durch die Landwirtschaft eine sehr hohe bis hohe Empfindlichkeit gegenüber weiteren Schadstoffeinträgen auf.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Projektwirkungen tragen dazu bei, dass die Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser insgesamt mit „mittel“ bewertet wird.

Das Schutzgut Luft und Klima erfährt durch die OU Neumarkt keine erheblichen negativen Auswirkungen. Daher wird die Beeinträchtigung als „gering“ eingestuft.

Bereiche mit sehr hoher Bedeutung für das Schutzgut Landschaft werden von der Baumaßnahme betroffen. Es handelt sich dabei um das Tal der Rott als zentraler Landschaftsbildeinheit des Untersuchungsgebietes. Bereiche mit hoher Bedeutung sind die offenen Tallagen des Teisinger Baches und des Tegernbaches mit wenig landschaftsbildprägendem Ufergehölzbestand sowie das weithin sichtbare Waldgebiet des „Rotloholzes“ als besonders wirksamer Landschaftsbildeinheit in dem ansonsten waldarmen Gebiet. Bereiche mit punktueller Bedeutung sind die Kirchen der Stadt Neumarkt – Sankt Veit und der umliegenden Gemeinden, die im Landschaftsbild von verschiedenen Aussichtspunkten aus einsehbar sind. Das Landschaftsbild unterliegt bereits vorhandenen Vorbelastungen durch eine Reihe von linienartigen Infrastruktureinrichtungen. Mit dem Neubau der OU Neumarkt wird ein weiteres technisches Bauwerk in die betroffenen Landschaftsräume eingebracht, das eine

weitergehende Störung der Eigenart dieses Landschaftsraumes, sowie den Verlust von Naturnähe zur Folge hat. Die damit verbundenen anlagebedingten Beeinträchtigungen der Landschaft werden jedoch durch umfangreiche landschaftspflegerische Maßnahmen zur Neugestaltung des Landschaftsbildes kompensiert.

Die Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft werden daher mit „mittel“ bewertet.

Die Projektwirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter werden als „mittel“ eingestuft, da es zwar zu keiner Überbauung von bekannten Boden- oder Baudenkmalern kommt, jedoch Flächen betroffen werden, in denen mit noch unbekanntem Bodendenkmälern zu rechnen ist. Zugleich ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Baudenkmäler der Stadt Neumarkt – Sankt Veit durch die massive Entlastung der Ortsdurchfahrt der B 299 aufgewertet werden.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme des Neubaus der B 299 Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit in den derzeit geltenden „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ 2004 (BGBl. I. 2004, S. 2574 – Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober 2004 als Faltblatt) als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens 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 das Vorhaben 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 Planungsziel

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

Mit der Planung werden folgende Ziele verfolgt:

- Der Durchgangsverkehr der B 299 soll im Südwesten auf kurzem Weg um die Stadt geführt werden.
- Der Ziel- und Quellverkehr soll durch sinnvolle Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Netz unter Umgehung der Engstellen an sein Ziel geführt werden.
- Bestehende Unfallhäufungsstellen sollen beseitigt werden.
- Immissionen im bebauten Bereich sollen verringert werden.
- Das bedeutende historische Ensemble der Stadttore und des Stadtplatzes soll von den schwerwiegenden Nachteilen des Durchgangsverkehrs befreit werden.
- Die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Stadtkern soll verbessert werden.
- Die Verkehrsqualität der wichtigen Bundesstraße soll gesteigert werden.

Dabei handelt es sich um zulässige Planungsziele. Eine Bundesfernstraße darf nicht nur gebaut werden, wenn sie vorwiegend dem weiträumigen Verkehr dient, sondern auch wenn sie zur Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und zur Entlastung des regionalen Straßennetzes vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.01.2004, 4 A 11/02 - juris).

Nicht gerechtfertigt ist die von Einwendern im Anhörungsverfahren vorgebrachte Kritik, die Planung der OU Neumarkt orientiere sich einseitig am Nord-Süd-Verkehr und lasse ermessensfehlerhaft und rechtswidrig den Ost-West-Verkehr auf der Staatsstraße 2086 außer Betracht. Bei der vorliegenden Planung geht es um die Ortsumgehung von Neumarkt – Sankt Veit im Zuge der Bundesstraße 299, die den Ort derzeit in Nord-Süd-Richtung durchfährt. Die Planung verfolgt in zulässiger Weise das Ziel, für den weiträumigen Verkehr auf dieser Bundesstraße eine geeignete Lösung zu finden. Eine Umfahrung von Neumarkt – Sankt Veit im Zuge der Staatsstraße 2086 ist dagegen nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Trotzdem wird durch die vorliegende Bundesstraßenplanung auch eine Verkehrsentslastung für die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen (Birkenstraße und Bahnhofstraße) erreicht.

3.2.3 Straßen- und Verkehrsverhältnisse

3.2.3.1 Derzeitiger Zustand

Der Verlauf der B 299 im Bereich der OD Neumarkt – Sankt Veit ist gekennzeichnet durch Engstellen wie z.B. die Unterführung unter der Bahnlinie Mühldorf – Neumarkt – Sankt Veit. Die Bundesstraße verläuft sehr kurvenreich, bisweilen in 90 Grad Winkeln, auf den Stadtplatz zu. Wegen des eingeeengten Lichtraumprofils und der verwinkelten Linienführung werden die unmittelbar an der Straße stehenden, teilweise denkmalgeschützten Gebäude durch den Verkehr beschädigt. In der Stadtmitte durchfährt die B 299 den mit zwei historischen Stadttoren eingegrenzten Stadtplatz. Die als Eingang des Marktes konzipierten Tore stehen unter Denkmalschutz und sind für die Bundesstraße erheblich zu schmal und zu niedrig. Oft kommt es zu Verkehrssituationen, wo ein LKW durch das obere, etwas breitere Stadttor, hindurchfährt, jedoch am unteren, etwas kleineren Stadttor, nicht mehr weiterkommt. Er muss dann am Stadtplatz wenden, der dafür jedoch keinen Platz bietet. Als Folge entstehen oft Staus bis hin zum völligen Verkehrsstillstand in der Innenstadt.

Da es keine Möglichkeit gibt, auf anderen Straßen die Stadt Neumarkt – Sankt Veit zu umfahren, ist der Verkehr – insbesondere der LKW Fernverkehr – gezwungen, auf innerörtliche, den Beanspruchungen in keiner Weise gewachsenen Straßen, den Stadtplatz zu umfahren. Benutzt werden dafür die Birkenstraße und die Bahnhofstraße. Gerade bei der Birkenstraße werden dadurch die Immissionen des Schwerverkehrs in den mit Wohnbebauung dicht angebauten Bereich gelenkt.

Südlich des Stadtplatzes schlängelt sich die B 299 über den ansteigenden Hang auf 700m Länge mit Steigungen von bis zu 9% und engen Kurven bei nur 6m Fahrbahn-

breite im Bereich des so genannten Staudacher Berges. Hier ist ein Höhenunterschied von 53m von der Rott bis zum Str-km. 40,0 zu überwinden. Immer wieder kommt es zu folgenschweren Unfällen mit hohen Sach- und Personenschäden. Am 20. Januar 1997 z.B. war ein LKW in ein Wohnhaus gefahren, das danach abgerissen werden musste. In der Unfalltypensteckkarte 2005 ist die OD Neumarkt – Sankt Veit als Unfallhäufung Nr. 38 ausgewiesen.

Zur Ermittlung der derzeitigen und künftigen Verkehrsbelastung der B 299 wurde im Auftrag des Vorhabensträgers eine Verkehrsuntersuchung durch Prof. Kurzak erstellt. Die Untersuchung vom 7.12.2005 basiert auf umfangreichen Verkehrszählungen und Befragungen von Verkehrsteilnehmern, die an den Werktagen vom 27. bis 29. September 2005 in einem Zeitraum von acht Stunden pro Tag durchgeführt wurden. Die Ergebnisse der Zählungen und Befragungen wurden auf den 24-Stunden-Verkehr hochgerechnet. Für die B 299 ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung eine Verkehrsbelastung im Jahre 2005 von 5.300 Kfz/24h am nordwestlichen Stadtrand von Neumarkt – Sankt Veit, von bis zu 10.600 Kfz/24h am nördlichen Eingangsbereich zum Stadtplatz und von 4.400 Kfz/24h am südlichen Stadtrand (vgl. Anlage zu Planunterlage 1, Pläne 2 und 4). Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt dabei zwischen 11 und 14 % (vgl. ebd., Plan 3). Es fällt bei der Analyse des Schwerverkehrsanteils auf, dass im Bereich des Stadtplatzes ein nur geringer Anteil zu verzeichnen ist (1-2%), während auf der Bahnhof- und insbesondere auf der Birkenstraße ein Anteil von bis zu 25% festzustellen ist. Die innerörtliche Umfahrung des Stadtplatzes und damit die Belastung der Birkenstraße mit Schwerverkehr wird anhand dieser Zahlen deutlich. Aus den umfangreichen Befragungen der Verkehrsteilnehmer konnte ermittelt werden, dass es sich bei dem Verkehr auf der OD Neumarkt großteils um Durchgangsverkehr handelt. Bezogen auf den Querschnitt der B 299 nordwestlich von Neumarkt – Sankt Veit beträgt der Anteil des Durchgangsverkehrs durch die Stadt 66% am Gesamtverkehr und 85% bezogen auf den Lkw-Verkehr. Im südlichen Bereich liegen die Anteile bei 63% am Gesamtverkehr und ebenfalls 85% am Lkw-Verkehr. Das bedeutet, dass auf der B 299 etwa zwei von drei Kfz und nahezu neun von zehn Lkw „ohne Halt“ durch Neumarkt – Sankt Veit durchfahren (vgl. ebd. S. 28).

Die neueste amtliche Verkehrszählung aus dem Jahre 2005 gibt keinen Anlass, die Untersuchungsergebnisse von Prof. Kurzak in Zweifel zu ziehen, auch wenn ihre Verkehrszahlen im Bereich nördlich Neumarkt – Sankt Veit um ca. 300 Kfz/24h und im südlichen Bereich der Ortsdurchfahrt um ca. 500 Kfz/24h höher liegen als die Zahlen der Verkehrsuntersuchung. Bei dieser amtlichen Zählung handelt es sich um 3-Stunden-Zählungen an acht Tagen des Jahres, aus denen der durchschnittliche tägliche Verkehr eines Jahres (DTV in Kfz/24h) ermittelt wird. Im Vergleich zur Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak berücksichtigt die amtliche Verkehrszählung nicht die Besonderheit, dass der Verkehr in der Ortsdurchfahrt von Neumarkt – Sankt Veit im Jahre 2005 weitgehend durch Baustellenumleitungen und Sperrungen untypisch verändert war. So bestand vom 12.10.2005 bis zum 14.07.2006 eine Sperrung der Bundes- und Staatsstraßen im Bereich der Ortsdurchfahrten von Neumarkt – Sankt Veit wegen des Baus der sog. „Verbindungsspanne“. Die Birkenstraße, die als Kreisstraße der innerörtlichen Umleitung der B 299 dient (v. a. für den Schwerverkehr, der den Stadtplatz nicht durchfahren kann), war in der Zeit vom 09.05.2005 bis zum 17.09.2005 komplett gesperrt. Eine weiträumige Umleitung war ausgeschildert. Die Verkehrszählung und Befragungen der Verkehrsteilnehmer, auf denen die Untersuchung von Prof. Kurzak basiert, wurden in Absprache mit dem Vorhabensträger genau in die Zeit gelegt, in der im Bereich von Neumarkt – Sankt Veit keine verkehrsbehindernden oder – umlenkenden Baumaßnahmen stattgefunden haben. Die Verkehrsuntersuchung zeichnet daher ein genaueres Bild von der wahren Verkehrsbelastung als die amtliche Verkehrszählung.

3.2.3.2 Künftiger Zustand

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak vom 7.12.2005 wurde für die Straßen im Bereich von Neumarkt – Sankt Veit eine Verkehrsprognose für das Jahr 2020 erstellt. Zu betrachten war dabei zunächst die Entwicklung der gesamten Jahresfahrleistung, denn sie stellt das maßgebende Kriterium für die Verkehrsentwicklung dar. Basierend auf den ermittelten Zahlen der Gesamtjahresfahrleistungen in der Vergangenheit erfolgt eine Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung. Dabei sind verschiedene Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Als Grundlage für den „Gesamtverkehrsplan Bayern 2002“ hat das ifo-Institut für Wirtschaftsforschung München, eine Verkehrsprognose für Bayern für das Jahr 2015 erstellt. Demnach wird die gesamte Verkehrsleistung in Bayern im Zeitraum 1999 – 2015 u. a. aufgrund der demographischen Entwicklung, der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung im grenzüberschreitenden Verkehr (EU-Osterweiterung) um 25 % zunehmen. Diese Prognose beinhaltet jedoch auch die regional unterschiedlichen örtlichen Entwicklungen in den Städten und Gemeinden aufgrund deren Flächenausweisungen für Wohn- und Gewerbegebiete. Bei Berücksichtigung nur der überregionalen Entwicklung ergibt sich eine Verkehrszunahme bis zum Jahr 2015 um rd. 15 %. Für den Zeitraum 2015 – 2020 wird aufgrund der Sättigung der Verkehrsnachfrage nur noch eine Verkehrszunahme um 1 – 2 % prognostiziert. Bezogen auf das Analysejahr 2005 ergibt sich bis 2020 eine Verkehrszunahme um im Mittel ca. 15 %.

Neben dieser allgemeinen Verkehrsentwicklung wurden im Rahmen der Verkehrsprognose 2020 für die Straßen im Bereich von Neumarkt – Sankt Veit noch weitere Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Die im Bau befindliche Autobahn A 94 München – Mühldorf – Pocking.
- Die geplante B 15neu im Abschnitt Saalhaupt – A 92 bei Essenbach (Maßnahme im vordringlichen Bedarf des BVWP). Nicht berücksichtigt ist dagegen die Fortführung der B 15neu ab der A 92 bei Essenbach bis zur A 94 bei Obertaufkirchen, denn sie ist im Bundesverkehrswegeplan nur im weiteren Bedarf enthalten, d. h. Realisierung frühestens nach 2015 .
- Im Stadtgebiet Neumarkt – Sankt Veit ist die zum Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsprognose im Bau befindliche, nunmehr bereits dem Verkehr übergebene Verbindungsspanne der St 2086 zwischen Bahnhofstraße und Hörberinger Straße zur Entlastung des „Gruberecks“ berücksichtigt.

Die Prognosebelastungen der Straßen im Bereich Neumarkt – Sankt Veit für den Prognose-Bezugsfall im Jahre 2020 sind in Unterlage 1 Blatt 15 dargestellt. Der Prognose-Bezugsfall gibt an, welche Belastungen sich bis zum Jahr 2020 einstellen werden, wenn in Neumarkt - Sankt Veit keine Umfahrungsstraße im Zuge der B 299 zur Verfügung steht.

Mit Berücksichtigung der B 15neu von Saalhaupt bis Essenbach ist mit einer deutlichen Zunahme des Verkehrs auf der B 299 zwischen Landshut und Altötting zu rechnen. Dies betrifft auch den Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt Neumarkt - Sankt Veit im Zuge der B 299. So wird im Prognose-Bezugsfall die Belastung der B 299 auf 8.400 Kfz/24h im Bereich der Landshuter Straße und auf 7.900 Kfz/24h im Bereich der Altöttinger Straße zunehmen. Der Stadtplatz wird mit 9.800 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt und mit 8.700 Kfz/24h im südlichen Abschnitt um 2.700 bzw. 2.600 Kfz/24h höher belastet sein als heute. Um rd. 1.200 Kfz/24h zunehmen wird die Verkehrsbelastung auf der innerstädtischen Umfahrung des Stadtplatzes. So erhält die Birkenstraße im Prognose-Bezugsfall eine Belastung von 3.600 -3.800 Kfz/24h je nach betrachtetem Abschnitt (+ 50 % gegenüber Analyse 2005), die Bahnhofstraße wird mit 8.700 Kfz/24h südlich der Einmündung Landshuter Straße und mit 6.700 Kfz/24h nördlich der Einmündung Werkstraße belastet (vgl. Anlage 1 zu Planunterlage 1, Plan 5).

Infolge der Fertigstellung der Umfahrung Mühldorf im Zuge der A 94 wird dagegen die Belastung der St 2086 zwischen Neumarkt - Sankt Veit und Ampfing stagnieren bzw. leicht abnehmen. Ursache ist die Verlagerung von Fahrten, die heute über die St 2086 nach Ampfing und von dort weiter in Richtung B 12 nach München oder in die Bereiche Waldkraiburg, Wasserburg und Rosenheim abgewickelt werden (bzw. umgekehrt), auf die schnellere Verbindung über die B 299 Süd und die Anschlussstelle Mühldorf-Ost an die A 94. Östlich Neumarkt - Sankt Veit erhält die St 2086 im Prognosejahr 2020 Zuwachsraten in der Größenordnung der allgemeinen Verkehrszunahme (Belastung St 2086 östlich Gewerbegebiet Rottfeld: 3.600 Kfz/24h, +16 % gegenüber Analyse 2005).

Die Einbeziehung der A 94 München – Mühldorf – Pocking und der B 15neu in die Verkehrsprognose wurde von Einwendern im Anhörungsverfahren unter Hinweis auf die derzeit laufenden Gerichtsverfahren zur Trasse Dorfen und die teilweise lediglich im weiteren Bedarf befindlichen Abschnitte der A 94 östlich von Markt kritisiert. Diese Kritik teilen wir nicht. Die Verkehrsprognose stellt hinsichtlich der beiden Projekte A 94 und B 15neu ein „worst-case-Szenario“ dar (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, S. 22). Eine durchgängig befahrbare Autobahn A 94 und die Realisierung des im vordringlichen Bedarf befindlichen Abschnitts der B 15neu hat die größten Verkehrsbelastungen der B 299 zur Folge. Ihre Berücksichtigung in der Verkehrsprognose ist für die von der geplanten Ortsumfahrung Betroffenen vorteilhaft, weil sich ihr Schutzbedürfnis (z. B. Immissionsschutz) aufgrund dieser „worst-case“ Belastung bemisst. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die gerichtliche Auseinandersetzung um die Trasse Dorfen und die Trasse Haag hier keine Auswirkung auf die Einbeziehung der A 94 in die Verkehrsprognose hat, weil der Bedarfsplan eine Autobahnverbindung zwischen Forstinning und Heldenstein im vordringlichen Bedarf enthält. Unabhängig von der gewählten Trasse kann daher nicht von einem Entfall des Autobahnbaus ausgegangen werden.

Neben der Kritik von Einwendern an der Einbeziehung der A 94 in die Verkehrsprognose haben andere Einwander die Prognose mit der Behauptung angegriffen, die Fertigstellung der A 94 sei fehlerhaft nicht bei Erstellung der Verkehrsprognose berücksichtigt worden. Die zu erwartende Verkehrsbelastung der B 299 liege daher viel höher als in den Planunterlagen dargestellt. Wir weisen hierzu noch einmal darauf hin, dass die Autobahn A 94 als „worst-case“ in die Verkehrsprognose einbezogen wurde.

An der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak wurde im Anhörungsverfahren von Einwendern bemängelt, sie berücksichtige die Fertigstellung der Verbindungsspanne zur Beseitigung des sog. „Gruber-Ecks“ nicht. Diese Kritik ist zurückzuweisen, denn die Verbindungsspanne ist Bestandteil der Untersuchung. Deutlich wird dies sowohl in allen Plänen, die der Verkehrsuntersuchung als Beilage beigefügt sind, als auch im Textteil der Untersuchung, wo explizit auf die Verbindungsspanne eingegangen (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, Seite 22) wird.

3.2.3.3 Be- und Entlastungswirkungen

Alle Be- und Entlastungswirkungen werden im Vergleich zum Prognose-Bezugsfall ermittelt. Sie sind in Unterlage 1, Seite 16/17 und in Anlage 1 zu Unterlage 1 in den Plänen 13 und 13a dargestellt. Die OU Neumarkt wird im Prognosejahr 2020 eine Verkehrsbelastung von 5.400 Kfz/24h südlich und 6.100 Kfz/24h nördlich der Verknüpfung mit der St 2086 aufweisen (vgl. Unterlage 1, Abb. 8, Blatt 16). Da die Ortsumfahrung neu gebaut wird, handelt es sich um Neubelastungen.

Dafür wird die Ortsdurchfahrt der B 299 vom Verkehr stark entlastet. In der Landshuter Straße verbleibt im Bereich der Bahnunterführung eine Restbelastung von 5.200 Kfz/24h, was eine Verkehrsentslastung von 54% gegenüber dem Bezugsfall darstellt. Die Belastung des Stadtplatzes geht im nördlichen Teil um 42% von 9.800 auf 5.700 Kfz/24h und im südlichen Teil um 48% von 8.700 auf 4.500 Kfz/24h zurück. Auf der

Brücke über die Rott verbleiben 5.000 Kfz/24h (Entlastung von 52%) und in der Altöttinger Straße am südlichen Ortsrand von Neumarkt (Staudach) verbleiben 2.600 Kfz/24h (Entlastung von 67%).

Eine erhebliche Entlastung, insbesondere vom Schwerlastverkehr, erhält die innerstädtische Lkw-Umfahrungsrouten über die Bahnhofstraße und Birkenstraße. So wird die Birkenstraße um 1.200 Kfz/24h (32 %) entlastet. Die Gesamtverkehrsbelastung liegt zwar mit 2.400 bzw. 2.600 Kfz/24h je nach betrachtetem Abschnitt in der Größenordnung des Istzustandes, jedoch sinkt der Schwerverkehrsanteil auf ein sehr niedriges Niveau von 2 – 3 % (nur Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr Neumarkt). In der Bahnhofstraße im südlichen Nahbereich der Einmündung der Landshuter Straße verbleiben 6.500 Kfz/24h, was eine Entlastung von 25% bedeutet. In ihrem weiteren Verlauf verbleiben zwischen 4.800 und 6.200 Kfz/24h, was einer Entlastung zwischen 1.900 und 2.200 Kfz/24h entspricht. Die Bahnhofstraße (St 2086) wird um 2.200 – 1.900 Kfz/24h je nach betrachtetem Abschnitt entlastet. Am südwestlichen Stadtrand wird die Ampfinger Straße (St 2086) um 1.100 Kfz/24h entlastet (Entlastung um 18% von 6.300 auf 5.200 Kfz/24h).

Insgesamt ist daher festzustellen, dass die OU Neumarkt die Planungsziele erreicht.

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 (vgl. Art. 1 Abs. 1 Satz 2 BayLPIG). 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.

Die Stadt Neumarkt – Sankt Veit befindet sich in einem Raum, der nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2006 (LEP 2006) als „Ländlicher Raum“ definiert ist, dessen Entwicklung gemäß dem Ziel A I 1.1 (Z) in besonderem Maße gestärkt werden soll (vgl. LEP 2006, Strukturkarte Anhang 3, Ziele und Grundsätze, Teil A). Die Stadt Neumarkt – Sankt Veit ist das einzige oberbayerische Unterzentrum, das in der Liste der Unterzentren in Anhang 2 des LEP 2006 genannt ist, das gemäß dem Ziel A II 2.1.2.6 (Z) bevorzugt entwickelt werden soll (vgl. LEP 2006, Anhang 2, Ziele und Grundsätze, Teil A). Die B 299 ist im LEP 2006 als Entwicklungsachse ausgewiesen. Sie verbindet die Mittelzentren Vilsbiburg und Mühldorf am Inn und verläuft durch die Stadt Neumarkt – Sankt Veit. (vgl. LEP 2006, Strukturkarte Anhang 3). Gemäß dem Ziel unter A II.3 des LEP 2006 sollen Entwicklungsachsen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten.

Der Bau der OU Neumarkt steht in Einklang mit den Zielsetzungen der Landesplanung. Sie stärkt die Entwicklung der Stadt Neumarkt – Sankt Veit und ihres Umlandes. V. a. trägt sie zur Stärkung der Entwicklungsachse Landshut – Mühldorf a. Inn – Traunstein bei.

Die im Anhörungsverfahren von Einwendungsführern vorgetragene Sichtweise, die Planung widerspreche den Grundsätzen der Raumordnung aus Art. 2 Nr. 10, 13 und 14 BayLPIG sowie den Zielen und Grundsätzen B I 1.1 (G), B I 1.2.2 (Z), B I 2.2.3 (G) und insbesondere B I 2.2.9.1 (Z), wird nicht geteilt. Die Planungsentscheidung berücksichtigt die verschiedenen in den Zielen und Grundsätzen enthaltenen Anforderungen der Raumordnung im Rahmen der Abwägung. § 4 Abs 2 ROG regelt explizit die Berücksichtigung der Grundsätze der Raumordnung in der Abwägung. Gleiches gilt auch für sämtliche vorgenannten „Ziele“ des LEP 2006, denn sie enthal-

ten in ihren Formulierungen lediglich unbestimmte, nicht auf ein Regel-Ausnahmeverhältnis eingrenzbare, „Soll“-Bestimmungen, die einer verbindlichen Beachtungspflicht im Sinne von § 4 Abs. 1 ROG nicht zugänglich sind (vgl. BVerwG, Urt. v. 17.09.2003, Az. 4 C 14/01 – juris). Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich die verschiedenen Ziele und Grundsätze teilweise diametral gegenüberstehen und daher ein Ausgleich im Rahmen der Abwägung zu finden ist.

Im Regionalplan der Region 18 (Südostoberbayern) ist die OU Neumarkt als vorrangig durchzuführende Baumaßnahme aufgeführt (vgl. VII 3.2.5 (Z)). Nach dem Regionalplan hat der Bau der OU Neumarkt insbesondere Bedeutung für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten, die Verbesserung der Verbindungsqualität und der Minderung der örtlichen Belastungen.

Die dem gegenständlichen Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Linie entspricht der mit landesplanerischer Beurteilung vom 09.02.1979 positiv bewerteten Trasse. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat im Verlaufe des Anhörungsverfahrens zur Planung Stellung genommen und mitgeteilt, dass dem Vorhaben aus landesplanerischer Sicht nichts entgegensteht.

3.3.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 1 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.1.2002, Az. 4 A 15/01 – juris, Rn. 73). Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.3.1998, Az. 4 A 7/97 – juris m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 26.03.98, Az 4 A 7/97 – juris, Rn. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG v. 16.8.95, BayVBl. 96, 182; BVerwG 25.1.96, DVBl 1996, 677; BVerwG 26.03.98 - 4 A 7/97 - A 241, juris m.w.N.). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG v. 26.2.1992, 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen – dabei handelt es sich sowohl um Alternativtrassen (Wahllinien) als auch Gestaltungsvarianten der ausgewählten Trasse – wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

3.3.2.1 Beschreibung der Wahllinien

Wahllinie 1

Sie entspricht der Linie, die dem Vorentwurf vom 07.04.1981 zugrunde lag. Die Trasse beginnt an der bestehenden B 299 bei Str-km 35,4, schwenkt am Rande des Rotloholzes nach Süden, überquert die Kreisstraße Mü3 und den Teisinger Bach, verknüpft in Furth mit der St 2086, schwenkt nach Südosten und überquert die Rott,

unterquert die Bahnlinie bei Bahn-km 75,6, führt über den ansteigenden Hang in östlicher Richtung und schließt bei Str-km 40,6 an die bestehende B299 an.

Wahllinie 2

Sie umfährt die Stadt in weitem südlichem Bogen. Die Trasse beginnt am Ortsende Tegernbach an der B 299 bei Str-km 34,2 schwenkt nach Süden und durchfährt das Rotloholz. Sie quert die Kreisstraße Mü3 westlich Teising, schwenkt nach Südosten und quert die St 2086 westlich Lamprechten, überquert die Rott, überquert die an dieser Stelle tief im Einschnitt liegende Bahnlinie bei Bahn-km 75,1 führt über den ansteigenden Hang nördlich Straß und schließt bei Str-km 40,6 an die bestehende B299 an

Wahllinie 3

Die Wahllinie 3 entspricht der Planfeststellungstrasse und ist unter B.1 und in den Planunterlagen 1, 2, 3 und 7 detailliert planerisch beschrieben. Darauf wird verwiesen.

Wahllinie 4

Die Wahllinie 4 wurde bereits in der Raumordnung untersucht. Sie führt als Stadttrasse durch die bebauten Bereiche der Stadt Neumarkt – Sankt Veit. Nach der Bahnunterführung bei Str. km 37,6 schwenkt sie von der B 299 nach Süden, durchfährt eine Bebauung südlich der B299, durchquert Schrebergärten nördlich der Rott, überquert die Rott, führt westlich bestehender Wohnbebauung über den steilen Rotthang und erreicht die B299 bei Str-km 39,2.

Wahllinie 5

Sie wurde als ortsnahe nordöstliche Umfahrung untersucht. Die Trasse beginnt an der bestehenden B 299 bei Str-km 35,4 schwenkt nach Norden über den Tegernbach, schwenkt nördlich Angelsberg nach Osten, quert die Kreisstraße Mü2 nördlich von Neumarkt – Sankt Veit, durchfährt ein Waldgebiet, quert die Bahnlinie Neumarkt - Sankt Veit – Eggenfelden bei Bahn-km 78,7 schwenkt nach Süden und quert die Rott, verläuft zwischen den Höhen Brunberg und Gießberg nach Südwesten und erreicht die B299 bei Str-km 40,6.

3.3.2.2 Vergleich der Wahllinien

Die Wahllinie 4 konnte bereits nach einer Grobanalyse ausgeschlossen werden. Die Realisierung dieser Trasse würde zu einem massiven Eingriff in die bestehende Bebauung des Stadtgebietes führen. Die Bevölkerung des Stadtgebietes würde weiterhin mit Immissionen belastet bleiben. Die unter C.3.2.2 dargestellten Planungsziele würden mit der Wahllinie 4 verfehlt werden. Der Durchgangsverkehr würde lediglich im Stadtgebiet verlagert, jedoch nicht aus der Stadt herausverlagert werden.

Die Wahllinie 5 konnte ebenfalls bereits aufgrund einer Grobanalyse ausgeschlossen werden. Diese Wahllinie ist nicht geeignet, die mit der Planung verfolgten Ziele zufriedenstellend zu erreichen. Sie ist weniger verkehrswirksam als eine Trasse im Westen und Süden von Neumarkt – Sankt Veit. Die Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak zeigt, dass die Wahllinie 5 die Ortsdurchfahrt der B 299 von Neumarkt – Sankt Veit sowie die Birkenstraße und Bahnhofstraße wesentlich geringer entlastet als die Wahllinien 1 bis 3. (vgl. Anlage 1 zu Planunterlage 1, S. 27 f. und Pläne 12, 12a). Zudem verläuft die Wahllinie 5 in der engeren Schutzzone der Trinkwasserbrunnen nördlich von Neumarkt – Sankt Veit, die die Trinkwasserversorgung der Bewohner sicherstellen. Zwar ist es grundsätzlich nicht unmöglich, Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten zu bauen, jedoch ist hierfür nach der einschlägigen Richtlinie (RiStWaG) ein sehr hoher baulicher Aufwand für Vorkehrungen zum Schutz des Trinkwassers erforderlich. Ein Bau von Straßen in Trinkwassergewinnungsgebieten kommt nur in Betracht, wenn er aus zwingenden Gründen nicht vermeidbar ist. Eine Vermeidbarkeit ist anzunehmen, wenn andere vernünftige Lösun-

gen möglich sind. Diese Alternativen sind mit den Wahllinien 1 bis 3 vorhanden. Eine östliche Umfahrung von Neumarkt – Sankt Veit unter Umgehung des Trinkwassergewinnungsgebietes käme alternativ nur in Form einer ortsfernen und einer ortsnahen Trassierung in Betracht. Eine noch weiter nördlich verlaufende, die Schutzzone umfahrende Trassierung würde jedoch wegen der wachsenden Entfernung zur Stadt noch verkehrsunwirksamer sein als die Wahllinie 5. Zudem weist die Wahllinie 5 bereits eine größere Streckenlänge auf und führt daher zu einer größeren Flächenversiegelung als z. B. die Wahllinie 3. Eine weitere Verschiebung nach Norden würde diese negativen Faktoren zusätzlich fördern. Zudem würde eine Verschiebung nordwärts dazu führen, dass der Wald „Gemeindeholz“ durchschnitten werden müsste (vgl. Planunterlage 3). Aus diesen Gründen scheidet sie als Alternative aus. Zwar könnte die Beeinträchtigung der Ansiedlung „Furth“ durch eine Ostumfahrung vermieden werden, jedoch ist nach der Darstellung der Planunterlage 3 davon auszugehen, dass es zu ähnlichen Beeinträchtigungen an anderer Stelle, etwa im Bereich „Kindhofen“, kommen würde. Eine näher an der Stadt verlaufende Trassierung kommt als Alternative ebenfalls nicht in Betracht, da damit zwangsläufig eine massive Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung in den bebauten Bereichen des Stadtgebiets verbunden wäre (vgl. Planunterlage 3).

Die Wahllinie 3 stellt sich als die insgesamt vorzugswürdige Trasse dar. Sie erreicht die mit der Planung verfolgten Ziele am besten. Sie weist die größte Verkehrswirksamkeit auf und führt zu den größten Entlastungen der Stadt Neumarkt – Sankt Veit. Neben der OD Neumarkt – Sankt Veit im Zuge der B 299 werden auch die Bahnhofstraße und die Birkenstraße am besten vom Verkehr entlastet. Die Wahllinie 1 führt zwar auch zu einer großen Verkehrsentslastung, besitzt jedoch gegenüber der Wahllinie 3 eine größere Streckenlänge, was zu einem wesentlich größeren Flächenbedarf, insbesondere auch an landwirtschaftlichen Flächen, und zu höheren Baukosten führt. Die Wahllinie 3 ist die kostengünstigste Trasse und weist den geringsten Flächenbedarf und die geringsten Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Betriebe und Flächen auf. Dies wurde von Einwendungsführern im Anhörungsverfahren mit Hinweis auf die massive Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Betriebe im Bereich „Furth“ bezweifelt. Die Wahllinie 2 sei vorzugswürdig, denn mit ihr lasse sich eine befürchtete Existenzvernichtung im Bereich von „Furth“ vermeiden. Wir teilen diese Auffassung nicht, denn im Vergleich der Wahllinien zeigt sich, dass dem Belang der Landwirtschaft von der Wahllinie 3 am besten Rechnung getragen wird. Während durch die Wahllinie 3 vier Höfe unmittelbar beeinträchtigt werden, sind es bei der Wahllinie 2 sieben Höfe. Gegenüber einem Verlust an landwirtschaftlichen Flächen von 11,2 ha durch die Wahllinie 3 gehen durch die Wahllinie 2 25,8 ha landwirtschaftliche Fläche, also mehr als das Doppelte, verloren. Im Anhörungsverfahren haben sowohl das Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg als auch der Bayer. Bauernverband die Vorteilhaftigkeit der Wahllinie 3 aus landwirtschaftlicher Sicht bestätigt. Zudem ist festzuhalten, dass der Eintritt einer Existenzvernichtung durch Realisierung der Wahllinie 3 nicht zu befürchten ist (vgl. C.3.4.2.1.7). Denn der Vorhabensträger hat bereits so viele landwirtschaftliche Flächen erworben, dass er geeignete Tauschflächen zum Ausgleich für durch den Bau der Straße entstehende Flächenverluste in ausreichendem Maße verbindlich anbieten kann (vgl. Schreiben des Staatl. Bauamtes Rosenheim vom 29.05.2007 samt Anlagen). Mit der Auflage A.6.1 wird er zudem verpflichtet, die ggf. erforderliche Ersatzlandbereitstellung bis zum Abschluss entsprechender vertraglicher Vereinbarungen oder bis zum Abschluss eines etwaigen Enteignungsverfahrens verbindlich zu gewährleisten. Unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsqualität stellt sich zwar die Wahllinie 3 im Vergleich zur Wahllinie 2 wegen ihrer kleineren Trassierungselemente und der plangleichen Verknüpfungen als ungünstiger dar. Allerdings geht die bessere Verkehrsqualität der Wahllinie 2, die auf eine großzügige Trassierung zurückzuführen ist, mit dem Nachteil eines wesentlich größeren Flächenbedarfs (s. o.) einher. Der Flächenbedarf könnte sogar zusätzlich steigen, weil die maximalen nach Richtlinie empfohlenen Längsneigungen überschritten werden und möglicherweise der Anbau von Zusatz-

streifen an den Steigungsstrecken erforderlich wird. Zudem kommt es durch die Wahllinie 2 wegen der notwendigen hohen Dämme und tiefen Einschnitte zu den größten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Außerdem weist die Wahllinie 2 im Gegensatz zur Wahllinie 3 an drei Orten Lärmbelastungen oberhalb der sich in den Grenzwerten der 16. BImSchV widerspiegelnden Zumutbarkeitsschwellen auf. Daneben führt sie wegen ihrer geringeren Verkehrswirksamkeit zu weniger Entlastungen der Wohnbevölkerung von Verkehrslärm im Stadtkern von Neumarkt – Sankt Veit. Auch unter dem Gesichtspunkt der Beeinträchtigung von Gewässern ist sie belastender als die Wahllinie 3, weil sie mehr Gewässer quert. Gravierend ist schließlich auch der Vergleich der Beeinträchtigung von Waldflächen. Die Wahllinie 2 führt auf einer um 1.070 m längeren Strecke zu Eingriffen in die Waldflächen als die Wahllinie 3.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass sich die Wahllinien 1 und 2 wegen ihrer geringeren Eignung zur Verwirklichung der Planungsziele, der geringeren Verkehrswirksamkeit, der erheblich höheren Kosten, der erheblich größeren Eingriffe und Natur und Landschaft und wegen der massiveren Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Flächen nicht als vorzugswürdige Alternativen aufdrängen.

Der Vergleich der Wahllinien ist in Unterlage 1 (Seiten 19 – 25) detailliert dargestellt, worauf verwiesen wird.

3.3.2.3 Im Anhörungsverfahren geforderte weitere Linienoptimierungen

Verschiebung bei „Furth“

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde von Einwendungsführern eine Verschiebung der Trasse nach Westen gefordert, um die Zerschneidungswirkung im bebauten Bereich „Furth“ und damit die Beeinträchtigungen der Hofstellen zu minimieren. Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Trassierung einer Bundesstraße, die dem weiträumigen Verkehr dient, muss Mindestparameter einhalten. Jede punktuelle Veränderung der Linienführung löst weitere Veränderungen in den daran anschließenden Streckenabschnitten aus, damit die fahrdynamisch notwendige Stetigkeit des Straßenverlaufs sowohl in der Linienführung als auch in der Höhenlage weiterhin gewährleistet bleibt. Eine Abrückung der Ortsumfahrung nach Westen würde einen unzumutbaren „Slalom“ der Straße zur Folge haben, um die Gehöfte an der St 2086, den Weiler „Lamprechten“ und die Ortschaft „Hundham“ mit der dort befindlichen Wohnbebauung zu umgehen. Die Ausnutzung der 185m breiten Lücke in der Wohnbebauung entlang der St 2086 in „Furth“ stellt unter Berücksichtigung sowohl der Trennwirkung einerseits als auch der für eine Bundesstraße notwendigen Trassierung andererseits die günstigste Linienführung dar. Eine Verschiebung nach Westen drängt sich nicht als vorzugswürdig auf.

Eine Verschiebung der Trasse im Bereich von „Furth“ nach Osten, wie im Anhörungsverfahren von Einwendern gefordert, wird aus denselben Gründen ebenfalls abgelehnt.

„Westumgehung“ (Egglkofen – Lamprechten – Straß)

Im Anhörungsverfahren wurde die Einbeziehung einer Variante in die Abwägung gefordert, die in Lichtberg bei Egglkofen von der B 299 abzweigt, Egglkofen und Tegernbach westlich umfährt, bei Lamprechten die St 2086 kreuzt und westlich von Wolfsberg weiter über Straß zur B 299 südlich von Neumarkt – Sankt Veit führt. Diese „Westumgehung“ wird abgelehnt. Zweifelhaft ist bereits, ob sie den Festlegungen des Bedarfsplans entspricht. Zwar nimmt die zeichnerische Darstellung des Bedarfsplans nicht an dessen Bindungswirkung teil, jedoch kommt der Darstellung einer kleinräumigen Umfahrung von Neumarkt – Sankt Veit eine Indizwirkung für den gesetzgeberischen Willen zu. Die Ortschaften Egglkofen und Tegernbach sollen eindeutig nicht von einer Ortsumfahrung umgangen werden. Die vorgeschlagene „Westumgehung“ wäre zudem wegen ihrer Länge von ca. 11 km mit wesentlich stär-

keren Eingriffen in Natur und Landschaft, in die Landwirtschaft und den Forst verbunden und mit geschätzten Kosten in Höhe von ca. 26 Mio. € auch wesentlich teurer als die Planfeststellungstrasse. Die bereits oben aufgezeigten Nachteile der Wahllinie 2 würden weiter verstärkt werden.

„Ostumgehung“ (Aich bei Vilsbiburg – B 388 Gangkofen – Hörbering – Pleiskirchen – B 299 bei Engfurt)

Die in das Anhörungsverfahren eingebrachte Alternativtrasse einer „Ostumgehung“ ist abzulehnen. Sie würde großräumig zu einer wesentlichen Umgestaltung des Straßennetzes unter Einbeziehung mehrerer unterklassifizierter Straßen führen, was dem Bedarfsplan widerspricht. Soweit der Bedarfsplan durch zeichnerische Einzelheiten eine bestimmte Bedarfsstruktur festlegt, ist er verbindlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 12.12.1996, Az. 4 C 29/94 – juris), d. h. Netzverknüpfungen und Ausbautyp sowie die Straßenklasse sind für die Planfeststellung verbindlich (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.3.1998, Az. 4 A 7/97 – juris).

3.3.2.4 Gestaltungsvarianten

Nachdem die Wahllinie 3 als Plantrasse ausgewählt wurde, werden verschiedene Gestaltungsvarianten untersucht, um die Planung unter Abwägungsgesichtspunkten weiter zu optimieren.

3.3.2.4.1 Verknüpfung mit der St 2086

Für die Verknüpfung einer Bundesstraße mit einer Staatsstraße sind nach der „Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Knotenpunkte Abschnitt 1: Plangleiche Knotenpunkte“ (RAS-K1) vier verschiedene Varianten möglich. Die Verknüpfung der OU Neumarkt mit der St 2086 erfolgt mit Hilfe eines Kreisverkehrs. Daneben wäre aber auch eine teilplanfreie Lösung Typ VI, eine Kreuzung in der Grundform II oder ein Versatz möglich gewesen. Die einzelnen Gestaltungsvarianten und deren Vor- und Nachteile werden detailliert beschrieben in Unterlage 1 auf den Seiten 26 bis 32, worauf verwiesen wird.

Zusammenfassend zeigt der Vergleich der verschiedenen Gestaltungsvarianten, dass die gewählte Lösung des Kreisverkehrs insgesamt am besten geeignet ist, die beiden Straßen zu verknüpfen.

Eine höhengleiche Kreuzung weist erhebliche Sicherheitsnachteile gegenüber allen anderen Varianten auf, denn Erfahrungen des Vorhabensträgers aus vergleichbaren Fällen zeigen, dass die Unterbrechung eines seit vielen Jahren bestehenden Verkehrsweges durch eine neue, übergeordnete Straße vor allem dann, wenn die bisherigen Sichtbeziehungen weitgehend unverändert bleiben, zu einem erhöhten Unfallaufkommen an dieser Stelle führen. Die Sicherheitsdefizite könnten nur durch die Errichtung einer Lichtsignalanlage verringert werden, wodurch jedoch die Verkehrsqualität der B 299 sinkt. Zudem würde eine Lichtsignalanlage zusätzliche finanzielle Belastungen und Immissionen mit sich bringen. Diese Nachteile werden durch die Vorteile dieser Variante im Hinblick auf den geringsten Platzbedarf und damit den geringsten Eingriff in Natur und Umwelt sowie die vergleichsweise geringen Baukosten nicht aufgewogen.

Die teilplanfreie Lösung Typ VI ist grundsätzlich der Standard für die Verknüpfung einer hoch belasteten Bundesfernstraße mit einer nachgeordneten Hauptverkehrsstraße auf freier Strecke. Allerdings ist vorliegend zu beachten, dass es entlang der Staatsstraße 2086 im Bereich der Verknüpfung mit der OU Neumarkt eine lockere Bebauung gibt, so dass nur noch eingeschränkt von freier Strecke gesprochen werden kann. Beide verknüpfte Straßen weisen in der Prognose keine hohe Belastung auf. Die Verkehrsströme auf der B 299 und der St 2086 sind annähernd gleich groß, so dass ein Vorrang der Bundesstraße zumindest aus der Verkehrsbelastung nicht abgeleitet werden kann. Je nach Lage des dominierenden Eckstromes ist die Lage

der Schleifenrampe so zu wählen, dass Linkseinbiege- und Linksabbiegevorgänge minimiert werden (Minimierung der Konfliktpunkte im Knoten). Der dominierende Eckstrom liegt nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak im nordwestlichen Quadranten. (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, Plan 13 b). Daher sollte die Schleifenrampe im nordöstlichen Quadranten liegen, was aber wegen der dort befindlichen Bebauung nicht verhältnismäßig wäre. Linkseinbiege- und Linksabbiegevorgänge können durch die Straßenplanung nicht auf ein Minimum beschränkt werden. Da Unfälle mit Linksabbiegern auf zügig befahrenen Straßen meist folgenschwer, oft sogar mit Getöteten und Schwerverletzten verbunden sind, ist das mit einer falsch platzierten Schleifenrampe entstehende Risiko für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht vertretbar. Zudem spricht gegen diese Gestaltungsvariante, dass im Kreuzungspunkt beider verknüpften Straßen ein Kreuzungsbauwerk erforderlich ist und der setzungsempfindliche Baugrund einen hohen bautechnischen Aufwand erfordert, um das Bauwerk mit den erforderlichen Straßenanschlüssen herzustellen. Die aufwändige Herstellung führt zu hohen Kosten. Außerdem müsste ein hoher Damm geschüttet werden, der einen höheren Bedarf an hofnahen privaten Eigentumsflächen zur Folge hätte. Der hohe Damm würde sich zudem negativ auf das Landschaftsbild auswirken.

Die Gestaltungsvariante Kreisverkehr stellt die vorzugswürdige Planung dar. Der Kreisverkehr ist kostengünstig herzustellen und ist die umfeldverträglichste und verkehrssicherste der Varianten. Zwar hat die Anlage eines Kreisverkehrs im Vergleich zu einem Versatz eine Unterbrechung der Verkehrscharakteristik auf der B 299 zur Folge, was die Verkehrsqualität der Bundesstraße einschränkt, jedoch ist diese Variante im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und die Beeinträchtigungen der umliegenden Hofstellen günstiger. Ihr Platzbedarf ist wesentlich geringer, d.h. es kommt zu wesentlich geringeren Eingriffen in hofnahe Grundstücke landwirtschaftlicher Betriebe. Die Landwirte werden zudem nicht gezwungen, mit ihren langsamen landwirtschaftlichen Fahrzeugen die Bundesstraße zu benutzen, um auf ihre westlich der Ortsumfahrung gelegenen hofnahen Grundstücke zu gelangen. Zudem kann ein Geh- und Radweg entlang der Staatsstraße am Kreisverkehr mit Hilfe zu errichtender Fahrbahnteiler über die Bundesstraße geführt werden, während diese Möglichkeit bei dem Versatz nicht realisiert werden könnte. Auch die Versatzlösung führt zu einer Unterbrechung der Verkehrscharakteristik auf der St 2086 und zwingt den Ost-West-Verkehr, mindestens einmal auf der Bundesstraße links abzubiegen. Die Kreisverkehrslösung führt dazu, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten der auf den beteiligten Straßenäste fahrenden Fahrzeuge annähernd gleich und sehr gering sein werden, während der Versatz dazu führt, dass der schnelle Nord-Süd-Verkehr auf der B 299 auf einen langsamen Ost-West-Verkehr der St 2086 trifft, was im Kreuzungsbereich zu Unfallrisiken führt. Zwar ist ein Kreisverkehr an freier Strecke bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen schlechter erkennbar als ein Versatz, im konkreten Planungsfall hat sich die Stadt Neumarkt – Sankt Veit jedoch bereit erklärt, die Kosten für eine Beleuchtung des Kreisels zu übernehmen.

Im Anhörungsverfahren wurde an der Planung eines Kreisverkehrs Kritik geäußert. Unter Bezug auf ein Schreiben des BMVBW vom 16.6.1998 wurde moniert, dass ein Kreisverkehr grundsätzlich nicht für die Verkehrsführung einer Bundesstraße geeignet sei. Zudem wurde bezweifelt, dass ein Kreisverkehr in der Lage sei, den Verkehr auf den in etwa gleich hoch belasteten miteinander zu verknüpfenden Straßen leistungsfähig abzuwickeln. Die Kritik wird zurückgewiesen. Im Schreiben des BMVBW vom 16.6.1998 wird ausgeführt, dass die Knotenpunktsform Kreisverkehr *in der Regel* als Verknüpfung einer Bundesstraße der Kategorie A I nicht geeignet sei. Bei der Kategorie A I handelt es sich um großräumige Straßenverbindungen (Fernstraßen), die ausschließlich dem Kraftfahrzeugverkehr dienen und insgesamt mit großzügigen Trassierungselementen, hoher Entwurfsgeschwindigkeit und oft mit planfreien Verknüpfungen versehen sind. Die OU Neumarkt dagegen ist eine Bundesstraße der Kategorie A II. Für diese Kategorie werden plangleiche Verknüpfungen bevorzugt

und deutlich niedrigere Entwurfsgeschwindigkeiten angesetzt. Diese Straßen dienen dem allgemeinen Verkehr, also z. B. auch landwirtschaftlichem Verkehr oder Fahrradverkehr. Der Regierung liegen neuere Untersuchungen zu Kreisverkehrsplätzen vor, wonach bei Knotenpunktabständen von ca. 2 km und einer Verkehrsbelastung von < 15.000 Kfz/24h eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 80 km/h bis 90 km/h gewährleistet ist. Für die geplante B 299 ist als Bundesstraße der Kategorie A II eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 70 km/h bis 90 km/h vorgesehen (vgl. zum Ganzen: Stellungnahme des StBA Rosenheim zu Einwender Nr. 2201, S 3). Diese angestrebte Reisegeschwindigkeit, die Ausdruck der erstrebten Verkehrsqualität der OU Neumarkt ist, kann auch mit Hilfe des Kreisverkehrs als Verknüpfung mit der St 2086 erzielt werden. Da also die angestrebte Verkehrsqualität auch mit einem Kreisverkehr erreicht werden kann, sprechen die o. g. Vorteile dieser Gestaltungsvariante gegenüber einem Versatz für die planfestgestellte Lösung.

Die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Zweifel an der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs teilen wir nicht. Die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs wurde von Prof. Kurzak eigens untersucht und in Anlage 1 zu Unterlage 1 detailliert dargestellt, worauf Bezug genommen wird (vgl. dort: Plan 13b, Anlage 1a – 1d). Sowohl für die Morgenspitze als auch für die Abendspitze wurde die Gesamt-Qualitätsstufe A ermittelt. Als mittlere Wartezeit über alle Fahrzeuge wurde morgens 4,5 s/Kfz und abends 5 s/Kfz errechnet. Ein „Zustauen“ des Kreisverkehrs mit allen damit verbundenen negativen Auswirkungen für die umliegenden Hofstellen (z. B. zeitlich längere Anfahrten zu den Feldern, höhere Immissionsbelastungen) ist auszuschließen.

3.3.2.4.2 Bauanfang bei Mayerhof

Für den Bauanfang bei Mayerhof wurden 3 Gestaltungsvarianten untersucht.

Die Gestaltungsvariante 1 („Anfang 1“) beginnt westlich Mayerhof und schwenkt zwischen dem westlich der Trasse gelegenen landwirtschaftlichen Anwesen und der östlich der Trasse gelegenen Möbelschreinerei parallel zum Waldrand des „Rotloholzes“ nach Süden (vgl. Unterlage 1, Abb. 14, S. 33). Diese Variante weist wegen der Möglichkeit einer sog. Relationstrassierung, d. h. einer Trassierung, bei der die Radien aufeinander folgender Kurven aus Gründen der Verkehrssicherheit in einem ausgewogenen Verhältnis stehen, die größtmögliche Verkehrsqualität auf. Allerdings müsste zur Realisierung dieser Variante ein Wohnhaus direkt überbaut und die Bewohner umgesiedelt werden. Dieser massive Eingriff wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn die Sicherstellung der optimalen Verkehrsqualität im vorliegenden Fall von überragender Wichtigkeit wäre. Diesen Stellenwert messen wir der Verkehrsqualität im Verhältnis zu den Beeinträchtigungen hier jedoch nicht zu. Die Verkehrsqualität der OU Neumarkt darf nicht isoliert von der Qualität der anschließenden Streckenabschnitte betrachtet werden. Nur wenige hundert Meter westlich des Bauanfangs der OU Neumarkt befindet sich eine die Verkehrsqualität herabsetzende Ortsdurchfahrt (Feichten) und kurz darauf folgt die Ortsdurchfahrt Tegernbach. Zwischen dem Bauanfang und der OD Feichten befinden sich auf freier Strecke mehrere Einmündungen öffentlicher Feld- und Waldwege unterschiedlichen Ausbaustandes zur B 299. Die Verkehrsqualität der B 299 ist bereits im derzeitigen Zustand eingeschränkt, so dass die Schaffung einer optimalen Verkehrsqualität der OU Neumarkt gegenüber den massiven Beeinträchtigungen der von einer Überbauung Betroffenen hier zurücktritt. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Ablösung des Anwesens mit hohen Kosten verbunden wäre und die Verkehrsqualität der Umfahrung auch bei Realisierung dieser Variante leiden würde, denn es müssten mindestens zwei Anwesen direkt über die B 299 auf freier Strecke erschlossen werden.

Die Gestaltungsvariante 2 („Anfang 2“) umfährt die Gärtnerei bei Mayerhof mit einem Bogen zwischen der B 299 und Tegernbach (vgl. Unterlage 1, Abb. 15, S. 34). Mit dieser Variante lassen sich die Nachteile der Variante 1 im Hinblick auf die durch die Überbauung eines Wohnanwesens entstehenden massiven Beeinträchtigungen

vermeiden. Zudem kommt es zu keinen Beeinträchtigungen des „Rotloholzes“. Die Verkehrscharakteristik der B 299 bleibt klar erhalten, wobei die Relationstrassierung nicht möglich ist. Es gelingt nicht, die nach RAS-L empfohlenen Grenz- und Richtwerte der Relationstrassierung einzuhalten. Dies bedeutet, dass auf einen großzügig trassierten Streckenabschnitt, der mit hoher Geschwindigkeit befahren werden kann, ein Abschnitt mit einer für die aus dem vorherigen Abschnitt mitgebrachten Geschwindigkeit zu engen Kurve folgt. Man könnte dieses Trassierungsdefizit mit einer zusätzlichen verkehrsregelnden Beschilderung (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung) theoretisch beheben, in der Praxis jedoch zeigt sich nach den Angaben des Vorhabensträgers, dass un stetig trassierte kurze Streckenabschnitte in einer ansonsten günstig trassierten Strecke zu Unfällen führt. Der Bogen um Mayerhof führt zu einer ungünstigen Durchschneidung eines großen landwirtschaftlichen Grundstücks, was entsprechend hohe Entschädigungsleistungen zur Folge hat. Mit dieser Variante lassen sich auch die Erschließungen der an der alten B 299 gelegenen Anwesen nur sehr schwer bewerkstelligen, da eine unmittelbare Anbindung jedes einzelnen Anwesens an die neue B 299 nicht sinnvoll erscheint.

Die Gestaltungsvariante 3 („Anfang 3“) schließt mit einem Kreisverkehr an die alte B 299 östlich von Mayerhof an (vgl. Unterlage 1, Abb. 16, S. 35). Der Kreisverkehr erhält einen Bypass im Zuge der bevorzugten Richtung für den Durchgangsverkehr. Diese Variante entspricht der festgestellten Planung. Mit dieser Lösung sind neue Erschließungen für die Anwesen entlang der B 299 nicht erforderlich, da die bestehende Situation mit Ausnahme der Zufahrt zur Gärtnerei weiterhin benützt werden kann. Ein geringer Flächenverbrauch führt zur Minimierung der Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung. Eine Beeinträchtigung des „Rotloholzes“ ist ausgeschlossen. Es kommt zu keiner Überbauung von Gebäuden. Nachteilig gegenüber den Varianten „Anfang 1“ und „Anfang 2“ ist die schlechtere Verkehrsqualität wegen der ungünstigeren Trassierung. Dieser Nachteil relativiert sich jedoch wie bereits oben zu beiden Gestaltungsvarianten „Anfang 1“ und „Anfang 2“ gezeigt, wenn man die Verkehrsqualität der B 299 auf den anschließenden Streckenabschnitten in die Betrachtung miteinbezieht. Der bei dem Kreisverkehr unvermeidbare Wechsel der Verkehrscharakteristik der Bundesstraße erfolgt in unmittelbarer Nähe der OD Neumarkt – Sankt Veit. Dadurch wird das Geschwindigkeitsprofil in der Zufahrt zur OD Neumarkt verringert und die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer in der vorgelagerten Verknüpfungszone der OD erhöht. Insgesamt bewerten wir die Variante „Anfang 3“ als vorzugswürdig. Sie stellt sich als verkehrssichere und kostengünstige Lösung dar, die die durch die beiden anderen Varianten entstehenden gravierenden Eingriffe v. a. in das Eigentumsgrundrecht vermeidet. Im Vergleich dazu können die Nachteile in Bezug auf Trassierung und Verkehrsqualität hingenommen werden.

3.3.2.4.3 Bauende östlich Straß

Am Bauende ist die Form der Verknüpfung der alten B299 mit der Umfahrung mittels einer Einmündung die naheliegende Lösung, bei der sich keine Alternativen aufdrängen. Der Verkehr in der Einmündung wird nach der Verkehrsuntersuchung von Prof. Kurzak völlig problemlos abzuwickeln sein. Es kommt in der Spitzenstunde zu maximalen Wartezeiten unter 20 Sekunden für die Linksabbieger und Linkseinbieger (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, Anl. 13). Die Sichtverhältnisse in der Einmündung sind gut, weil die für ein sicheres Einbiegen in die B 299 erforderlichen Sichtfelder vorhanden sind. Die Verkehrsqualität ist durch Anordnung einer Linksabbiegespur und eines Rechtskeiles in der Umfahrung in Verbindung mit Tropfen und Dreiecksinsel in der untergeordneten Fahrbahn der alten B 299 als hoch zu bewerten. Gestaltungsvarianten sind jedoch für die Konstruktion des Überganges von der Neubaustrecke in den Bestand untersucht worden.

Die Gestaltungsvariante „Übergang 1“ sieht einen Anschluss der OU Neumarkt an die bestehende B 299 bei Str-km 40,570 vor (vgl. Unterlage 1, Abb. 17, S. 38). Dabei nähert sich die OU Neumarkt an die bestehende B 299 mit einem Bogen östlich von

Straß mit einem Radius von 1.200m und anschließendem Übergangsbogen mit einer Ausrundung von $A=500$. Diese Gestaltungsvariante ermöglicht eine durchgängig zügige Trassierung der Ortsumfahrung und damit eine hohe Verkehrsqualität. Jedoch ist die Verkehrsqualität auf dem anschließenden bestehenden Streckenabschnitt deutlich unter dem Standard, der auf dem Neubauabschnitt vorliegt. Alleine im Abschnitt zwischen Bauende und der nächsten OD Stetten befinden sich auf knapp 4 km Länge eine Verknüpfung in der Grundform II (Vollkreuzung) mit einer Gemeindestraße, 17 Einmündungen von öffentlichen Feld- und Waldwegen unterschiedlichen Ausbaustandards und einige Feldzufahrten. Es ist daher zu befürchten, dass im Einmündungsbereich der alten B 299 und im Übergang zum Bestand zu hohe, der nachfolgenden Streckencharakteristik nicht angemessene, Geschwindigkeiten gefahren würden, wenn die Trassierungselemente am Bauende nicht allmählich auf einen Wechsel der Streckencharakteristik hinweisen. Die Variante „Übergang 1“ erfordert eine Verlegung der bestehenden, dem Verkehrsbedürfnis angemessen ausgebauten B 299 auf mehr als 500m Länge, ohne dass dies aus Gründen der Verkehrsqualität notwendig wäre. Sie führt zu hohen Kosten und ist nur mit massiven Behinderungen während der Bauzeit zu realisieren.

Die Gestaltungsvariante „Übergang 2“ entspricht der festgestellten Planung. Der Anschluss der OU Neumarkt an die alte B 299 erfolgt bei Str-km 40,120 (vgl. Unterlage 1, Abb. 18, S. 39). Diese Variante verwendet ebenfalls Trassierungsparameter, die eine hohe Verkehrsqualität sicherstellen, jedoch wird das Ende der Umfahrung dem Verkehrsteilnehmer durch eine Bogenfolge mit wechselnden Richtungen verdeutlicht. Eine Geschwindigkeitsdämpfung im Übergang zum Bestand darf erwartet werden. In Verbindung mit den günstigeren Herstellungskosten und den geringeren Behinderungen während der Bauzeit erweist sich die Variante „Übergang 2“ als die vorzugswürdige Lösung.

3.3.2.4.4 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Gemessen an den Planungszielen und in Abwägung aller von der Planung berührten maßgebenden Belange erweist sich die Planfeststellungslösung als vorzugswürdig. Die Wahllinie 3 in Form der Gestaltungsvarianten „Kreisverkehr“, „Anfang 3“ und „Übergang 2“ ist zur Erreichung der Planungsziele am besten geeignet und führt zu den geringsten Beeinträchtigungen entgegenstehender Belange. Die Abstriche in der Verkehrsqualität wegen der etwas ungünstigeren Trassierungsparameter können im vorliegenden Fall hingenommen werden.

Ein Verzicht auf das Vorhaben im Sinne einer „Null-Variante“ kommt dagegen nicht in Betracht, denn damit lassen sich die Planungsziele nicht erreichen. Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt der B 299 in Neumarkt – Sankt Veit würden fortbestehen. Bundesstraßen dienen gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG dem weiträumigen Verkehr. Die B 299 in der OD Neumarkt ist nicht in der Lage, diese Funktion insbesondere für den weiträumigen Schwerlastverkehr zu erfüllen. Daher kommt es zu innerörtlichen Verlagerungen dieses Schwerverkehrs auf andere, niedriger klassifizierte Straßen. Damit gehen massive Belastungen der Anwohner dieser Straßen einher. Eine Aufrechterhaltung der derzeitigen unbefriedigenden Situation wäre nicht hinnehmbar.

3.3.3 Ausbaustandard (Querschnitt, Linienführung, Gradienten)

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. Vielmehr

sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

3.3.3.1 Querschnitt

3.3.3.1.1 Querschnitt der Bundesstraße

Als Regelquerschnitt (RQ) für die Bundesstraße wurde nach der einschlägigen Richtlinie „RAS-Q“ ein RQ 10,5 gewählt. Die Böschungsausrundung in den Böschungsverschneidungen an der Einschnittskante und am Dammfuß wird auf 1m reduziert. Dadurch kann der Umfang der Erdarbeiten und auch der erforderliche Grunderwerb vermindert werden. Bei Dammhöhen und Einschnittstiefen unter 2m Höhe werden die Böschungen flach ausgezogen und an das bestehende Gelände angeglichen. Der Regelgrunderwerb endet bei Böschungen über 2m Höhe an der Ausrundung, bei Böschungen unter 2m Höhe im Abstand von 3m neben dem Bankett. Der gewählte Regelquerschnitt ist in Unterlage 6.1 dargestellt.

Dieser Querschnitt ist bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der OU Neumarkt ausreichend bemessen. Er wird nach RAS-Q empfohlen bis zu einer Verkehrsstärke von bis zu 20.000 Kfz/24h.

3.3.3.1.2 Querschnitte der kreuzenden Straßen und Wege

Bei der kreuzenden St 2086 wird der bestehende Querschnitt mit 6,50m befestigter Fahrbahnbreite beibehalten und auf das in den Zufahrten zum Kreisverkehr notwendige Maß aufgeweitet.

Die kreuzende Alte Teisinger Straße und die GVS bei „Straß“ werden wie die bestehenden Fahrbahnen mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 4,50m Breite mit beidseitigen Banketten von je 1m Breite hergestellt. Für die Böschungen und den Grunderwerb gilt derselbe Grundsatz, wie beim Querschnitt der B 299. Der Querschnitt der kreuzenden GVS ist in Unterlage 6.2 dargestellt. Für die GVS in „Straß“ wurde im Anhörungsverfahren von Einwendern die Herstellung mit einer Breite von 6 m gefordert. Dies wird abgelehnt. Die Stadt Neumarkt – Sankt Veit als Straßenbaulastträger der GVS hat die Herstellung der GVS mit einer größeren Straßenbreite nicht für notwendig erachtet. Der Querschnitt ist für den vorliegenden Fall nach den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen für ländliche Gebiete typisch und stimmt mit dem bereits bestehenden Straßenquerschnitt dieser GVS überein. Er ermöglicht den Begegnungsverkehr von Pkw/Pkw mit unverminderter Geschwindigkeit und von landwirtschaftlichen Fahrzeugen oder Lkw mit Pkw unter verminderter Geschwindigkeit. Bei Nutzung der Bankette ist auch der (unwahrscheinliche) Begegnungsfall Lkw/Lkw möglich. In dem für ländliche Wege einschlägigen Arbeitsblatt DWA-A 904 „Richtlinien für ländlichen Wegebau“ (RLW) wird ebenfalls kein breiterer Querschnitt empfohlen.

Landwirtschaftliche Wege werden mit einer Fahrbahnbreite von 3,00m und beidseitigen Banketten von je 0,50m Breite hergestellt.

3.3.3.1.3 Befestigung der Fahrbahnen

Die Fahrbahn wird bituminös befestigt. Die Bemessung des Straßenoberbaus wird abhängig von der Verkehrsbelastung und den Baugrundverhältnissen nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen, RStO 01 durchgeführt. Die Bundesstraße und die Anschlussäste an die Bundesstraße am Bauanfang, am Kreisel in „Furth“ und am Bauende sind der Bauklasse II zuzuordnen. Die Kreisverkehre selbst sind in Bauklasse I auszuführen. Die Auflage A.3.4.1

stellt sicher, dass für die Straßenoberfläche der B 299 ein lärmindernder Belag verwendet wird, 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. Die kreuzenden Gemeindeverbindungsstraßen werden nach RStO 01 in Bauklasse V in Asphaltbauweise hergestellt. Die Fahrbahnbefestigung der landwirtschaftlichen Wege erfolgt außerhalb von Überführungsbauwerken ohne Bindemittel nach dem Arbeitsblatt der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. DWA-A904 vom Oktober 2005. Die gewählte Befestigung ist für hohe Achslasten bei langsamem Verkehr besonders geeignet.

3.3.3.2 Linienführung/Gradiente (Höhenlage)

Der Linienführung liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h zugrunde.

Der Nachweis der Verkehrsqualität nach dem Handbuch zur Bemessung von Verkehrsanlagen (HBS 2001 Kap. 5) zeigt, dass bei der vorliegenden Bemessungsverkehrsstärke die erreichbare Reisegeschwindigkeit auf freier Strecke etwa der Entwurfsgeschwindigkeit entspricht. Die tatsächlich in Zeiten niedriger Verkehrsbelastung erwartete Geschwindigkeit V_{85} wird nach RAS-L Anhang 1 für den Streckenabschnitt mit einer Kurvigkeit von 66 gon/km und der Breite von 7,5 m auf 100 km/h geschätzt. Die Linienführung der freien Strecke lässt diese höheren Geschwindigkeiten problemlos zu. Zu den Trassierungselementen wird auf Unterlage 1, Tabelle 9 auf Seite 44 verwiesen.

Folgende Zwangspunkte liegen der Planung zugrunde:

- Bauanfang: Bei Str-km 36,510 wird am Bestand angeschlossen.
- Bau-km 0+750 bis 1+250: Östlich der Straße wurde der Bebauungsplan „Schlesierstraße“ zeitlich nach der Raumordnung und der Linienbestimmung der Straße unter Berücksichtigung der Straßenplanung ausgewiesen und umgesetzt. Die Straße muss in diesem Bereich der damaligen Stellungnahme des Straßenbauamtes Rechnung tragen. Zugesagt wurde eine Entfernung der Straße von 80 m zur Bebauung und eine Einschnittslage der Straße zur Minimierung der Immissionen. Die Planung berücksichtigt diese Zusagen.
- Bau-km 2+340: Kreuzung mit der Bahnlinie Neumarkt – Sankt Veit – Mühldorf a. Inn. Die Bahnlinie verläuft in einem ca. 6 m hohen Damm. Aus wirtschaftlichen Gründen sowie zur befriedigenden Einbindung der Straße in die Landschaft kommt daher nur eine Unterführung der Straße in Betracht.
- Bau-km 3+710: Anschluss an den Bestand bei Str-km 40,120. Die alte B 299 wird abgekröpft und mittels Einmündung an die Ortsumfahrung angeschlossen.

Zur Minimierung der Auswirkungen der OU Neumarkt auf die Siedlung „Straß“ wurde von Einwender 2010 im Anhörungsverfahren eine Absenkung der 1 – 2m hohen Dammlage zwischen Bau-km 3+280 und 3+380 gefordert. Diese Forderung wird zurückgewiesen. Die Planung der Gradiente einer Bundesstraße erfordert aus Gründen der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität die Einhaltung bestimmter Grenzwerte für Steigungen und Gefälle sowie Mindest- und Höchstwerte für Kuppen- und Wannenausrundungen. Die geforderte Gradientenanpassung auf einer Länge von 100m würde zu einem Knick in der optischen Linienführung der Straße führen, was die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen würde. Angesichts der deutlichen Unterschreitung der einschlägigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für den IO 35 im Erdgeschoß und 1. Obergeschoß wäre eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit aus Gründen des Lärmschutzes nicht hinnehmbar. Negative Auswirkungen auf das Landschaftsbild durch die Dammlage werden durch eine dem Landschaftsbild angepasste Bepflanzung vermieden. Die Böschungen unter 2m Höhe werden so flach ausgezogen, dass im Endzustand die Böschung wie eine natürliche Geländeformation aussehen wird. Insgesamt ergibt sich aus diesen Gründen keine Rechtfertigung.

tigung, Abstriche bei der Verkehrssicherheit hinzunehmen. Abzulehnen ist auch die Absenkung der Gradienten auf längere Strecke unter Einhaltung der Erfordernisse der Verkehrssicherheit. Nach den Feststellungen des Vorhabensträgers würde es in diesem Fall im Vergleich zur Planlösung zu zusätzlichen Gradientenabsenkungen in den Streckenabschnitten km 2+860 bis km 2+940, km 3+240 bis km 3+280 und km 3+360 bis km 3+560 kommen. Dies würde für den Abschnitt von km 2+860 bis km 2+940 ein neues Entwässerungskonzept notwendig machen. Da in diesem Bereich eine Versickerung nicht möglich ist und eine Einleitung des Straßenabwassers in den nördlich der OU Neumarkt verlaufenden Graben wegen des Vorkommens der streng geschützten Gelbbauchunke im Biotop B 155-001 vermieden werden sollte, müsste eine Entwässerungsleitung bis zum nächsten Entwässerungsabschnitt bei km 2+540 angelegt werden. Die Kosten für eine dergestalt veränderte Entwässerung beläuft sich nach den Angaben des Vorhabensträgers auf ca. 106.000 €. Im Vergleich zu den mit der Gradientenabsenkung erzielbaren Verbesserungen beim Lärmschutz sind diese Kosten unverhältnismäßig, weil bereits bei der Planlösung die Grenzwerte der 16 BImSchV deutlich unterschritten werden.

3.3.3.3 Kreuzungen und Einmündungen

Die von der Planung betroffenen Kreuzungen und Einmündungen sind im Detail in Unterlage 1 auf den Seiten 46 und 47 beschrieben, worauf verwiesen wird. Im Folgenden wird auf Einwendungen eingegangen, die im Verlauf des Anhörungsverfahrens gegen die Planung im Zusammenhang mit Kreuzungen und Einmündungen vorgebracht wurden:

3.3.3.3.1 Kreuzung des Teisinger Baches einschl. Parallelweg (BWV 2.05)

Von Einwender 2101 wurde im Anhörungsverfahren die Aufweitung der Brücke über den Teisinger Bach und den parallel laufenden Weg (BWV 2.05) gefordert. Der Weg müsse statt einer Breite von 3 m eine Breite von 4,5 m aufweisen, was sich entsprechend auf die Brückenweite auswirke.

Die Forderung wird abgelehnt. Mit allen nach der einschlägigen Norm des § 32 StVZO zugelassenen landwirtschaftlichen Fahrzeuge kann der geplante Weg unter der Brücke befahren werden. Die 3 m breite befestigte Wegefläche und die mindestens 4,5 m lichte Höhe des Brückenbauwerks sind ausreichend. Zu berücksichtigen ist, dass dieser Weg ausschließlich für einen einzigen Betrieb angelegt und für den öffentlichen Verkehr nicht eröffnet wird. Begegnungsverkehr wird daher nicht stattfinden.

3.3.3.3.2 Kreuzung der Kreisstraße MÜ 3 (BWV 2.04)

Einwender 2101 hat die „erdrückende“ Wirkung des Überführungsbauwerks der Kreisstraße MÜ 3 gerügt und die Absenkung der Kreisstraße zur entsprechenden Reduzierung dieser Wirkung gefordert.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Von der Kreisstraße führen in diesem Bereich Erschließungswege in landwirtschaftliche Flächen westlich der Kreisstraße mit teils erheblichen Steigungen. Die Absenkung der Kreisstraße würde zu Erschwernissen bei der Zufahrt zu diesen Grundstücken führen. Zudem ist eine Absenkung wegen der erforderlichen Böschungen mit zusätzlichen Eingriffen in die anliegenden landwirtschaftlichen Grundstücke verbunden. Die Eingriffe wären nur gerechtfertigt, wenn sie zur Konfliktbewältigung erforderlich wären. Es fehlt jedoch bereits an einem durch die Planung ausgelösten Konflikt, denn das Bauwerk liegt ca. 220 m von dem Anwesen des Einwenders entfernt. Eine erdrückende Wirkung geht von ihm nicht aus.

3.3.3.3.3 Kreuzungsbereich der „Alten Teisinger Straße“ (BWV 2.03)

Im Anhörungsverfahren wurde von Einwender 1061 die Verlegung der Alten Teisinger Straße (GVS) als nicht notwendig angegriffen. Dies wird zurückgewiesen. Eine Verlegung der Teisinger Straße ist zwingend erforderlich. Nach den Angaben des Vorhabensträgers ist die Errichtung eines Kreuzungsbauwerks, mit dem die Alte Teisinger Straße über die OU Neumarkt geführt wird, ohne die Änderung des derzeitigen Streckenverlaufs der GVS technisch nur unter unzumutbaren wirtschaftlichen Aufwendungen möglich. Bei dem derzeitigen Kreuzungswinkel von 12,6 gon wäre ein etwa 70 m frei überspannendes Bauwerk nötig. Zudem müsste ein Höhenunterschied von ca. 6 m vom Ende der Siedlung bis zum Brückenbeginn mittels eines Dammes überwunden werden. Der Damm müsste überschlägig deutlich mehr als 10% Längsgefälle aufweisen. Aus Kostengründen und unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit ist daher der Verzicht auf die Verlegung der GVS abzulehnen. Die vom Einwender befürchtete Blendwirkung, die von Fahrzeugen auf der GVS für sein Wohnhaus ausgehen könnte, rechtfertigt keine abweichende Entscheidung. In der Verkehrsprognose wird das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf der GVS mit 100 Kfz/24h beziffert. Zwischen der Alten Teisinger Straße und dem Grundstück des Einwenders befindet sich ein dicht bewachsener Grundstücksstreifen im Eigentum der Stadt Neumarkt – Sankt Veit. Die Einfriedung des Anwesens selbst besteht aus einer ca. 1,5 m hohen Hecke. Der Eintritt einer unzumutbaren Blendwirkung ist daher nicht zu befürchten.

3.3.3.3.4 Kreisverkehre

Die im Anhörungsverfahren geäußerte generelle Kritik an der Leistungsfähigkeit der beiden Kreisverkehre wird unter Hinweis auf die Leistungsfähigkeitsnachweise von Prof. Kurzak zurückgewiesen (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, Anlagen 1a-d und 11a-d).

3.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

3.3.3.4.1 Wirtschaftswegenetz im Bereich „Straß“

Von Einwendern wurde im Anhörungsverfahren die Gestaltung der Wirtschaftswegebeziehungen im Ortsteil „Straß“ kritisiert. Moniert wurde, dass die Bewohner von „Straß“, keine Möglichkeit haben werden, im Bereich von „Straß“ direkt auf die OU Neumarkt aufzufahren. Sie müssten einen Umweg über die GVS (Straß - Neumarkt – Sankt Veit) nehmen, um dort auf die (alte) B 299 einzufahren und zurück in Richtung der Einmündung B 299 (neu) bei Bau-km 3+540 zu gelangen.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Die Verkehrsqualität der OU Neumarkt muss den Anforderungen an die Verkehrsqualität einer Bundesstraße gerecht werden. Die Planung hat die notwendige Verkehrsqualität zu gewährleisten und muss daneben für die notwendige Verkehrssicherheit auf der Straße sorgen. Die Planung der OU Neumarkt sieht daher nur drei Verknüpfungen mit dem nachgeordneten Wegenetz vor: am Bauanfang, in „Furth“ und am Bauende. Die geringe Anzahl an Kreuzungen und Einmündungen gewährleistet, dass der Verkehr auf der OU Neumarkt flüssig läuft und die mit anderen Verkehren auftretenden Gefahrenmomente reduziert werden. Die in der Planung als wichtig beachtete Verkehrssicherheit dient letztlich auch den Bewohnern von „Straß“, die auf die OU Neumarkt einfahren. Das nachgeordnete Wegenetz ist zudem so ausgestaltet, dass die Zufahrt zur OU Neumarkt ohne unzumutbare Umwege über das nachgeordnete öffentliche Wegenetz geschehen kann. Die Frage der Zumutbarkeit der Benutzung des öffentlichen Wegenetzes ist nicht zuletzt unter dem Blickwinkel der Vorteile einer guten Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit zu beurteilen. Wurde im Anhörungsverfahren von Landwirten konkret die Unzumutbarkeit von Umwegen eingewandt, so wird dies unter C.3.4.1.2.3 oder bei den betreffenden einzelnen Einwendern behandelt.

3.3.3.4.2 Anbindung der Öffentlichen Feld- und Waldwege (ÖFW) auf Fl.Nr. 1121 und 1043 Gmkg. Wolfsberg

Von Einwendern wurde die Aufrechterhaltung bzw. die Neuanbindung der bestehenden ÖFW auf den Fl.Nrn. 1121 und 1043 der Gemarkung Wolfsberg gefordert, die durch die Planung teilweise eingezogen werden. Durch die Einziehung würde ein großer Umweg für landwirtschaftliche Verkehre entstehen. Betroffen wären sowohl Verkehre, die vom Ortsteil „Straß“ auf Grundstücke östlich und nördlich der OU Neumarkt fahren, als auch Verkehre, die aus dem Bereich „Noppenberg“ auf Grundstücke südlich bzw. nördlich der OU Neumarkt fahren müssen. Diese Verkehre können derzeit direkt von der B 299 von und nach „Straß“ ein- bzw. abbiegen.

Die geforderten Anbindungen der ÖFW können jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zugelassen werden. Derzeit liegt die Einmündung der beiden Wege im Außenbogen der in Dammlage verlaufenden B 299. Künftig lägen beide Einmündungen im Innenbogen in Einschnittslage oder unmittelbar neben einer Einschnittslage. Sowohl die Lage im Innenbogen als auch die Einschnittslagen würden zu starken Einschränkungen der Sicht auf die übergeordnete Bundesstraße führen. Die Verkehrssicherheit könnte insbesondere wegen des Konflikts zwischen dem langsam fahrenden landwirtschaftlichen Ein- und Abbiegeverkehr und dem schnelleren Verkehr auf der Bundesstraße nicht gewährleistet werden.

Die durch die Teileinziehung der beiden Wege für die betroffenen Bewohner von Straß und Noppenberg entstehenden Umwege erachten wir für zumutbar, auch wenn sie ein Ausmaß von ca. 800 m annehmen (z. B. Einwender 2008). Die Zumutbarkeit muss auch hier unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit bewertet werden. Die Verweigerung der Anbindung beider Wege an die OU Neumarkt dient gerade auch dem Schutz der Verkehrsteilnehmer, die den Gefahren der Ein- und Abbiegevorgänge ausgesetzt wären.

3.3.3.4.3 Linienführung der GVS bei „Straß“

Von Einwendern wurde die Linienführung der GVS im Bereich der Kreuzung der OU Neumarkt bei „Straß“ kritisiert. Sie weise unnötige Kurven vor und nach dem geplanten Brückenbauwerk und einen „schikanebehafteten“ Brückenbuckel auf. Die Kritik wird zurückgewiesen. Die vorgesehenen Kurven im Bereich des Brückenbauwerks sind aus Gründen der Verkehrssicherheit gerechtfertigt. Durch die gewählte Linienführung kann der Verkehrsteilnehmer den Gegenverkehr auf der jeweils anderen Seite des Brückenbauwerks sehen. Ohne die Kurven könnte dagegen der Gegenverkehr auf der anderen Seite des Überführungsbauwerks nicht gesehen werden. Die Steigungen der GVS im Brückenbereich entsprechen dem Stand der Technik. Nach den „Richtlinien für ländlichen Wegebau“ (RLW) wäre eine Steigung bis zu 15 % zulässig. Die Planung erreicht lediglich eine Steigung von ca. 8,2 %.

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.

Der Bau der OU Neumarkt entlastet die Anwohner im Stadtgebiet von Neumarkt – Sankt Veit von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist

ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

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.

§ 50 BImSchG zielt auf den Schutz von ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten vor Verkehrslärm. Wir erachten bauleitplanerisch ausgewiesene und faktisch vorhandene Wohngebiete als vom Schutzbereich des § 50 BImSchG umfasst. Dagegen bleiben Einzelanwesen oder Splittersiedlungen im Außenbereich außer Betracht. Der Außenbereich dient nach der insoweit maßgeblichen Regelung des § 35 BauGB strukturell nicht dazu, Wohnnutzungen aufzunehmen. Infolge dieser funktionellen Missbilligung der allgemeinen Wohnnutzung im Außenbereich kommt den Belangen des Verkehrslärmschutzes im Außenbereich ein geringeres Gewicht zu als in Bezug auf planerisch oder tatsächlich vorhandene Baugebiete. Zudem sind Verkehrswege wesensmäßig darauf angewiesen, den Außenbereich in Anspruch zu nehmen. Der Eigentümer eines im Außenbereich gelegenen Grundstücks muss daher damit rechnen, dass jedenfalls in der Nähe seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege projektiert werden. Sein Grundstückseigentum ist durch die Situation vorbelastet (vgl. BayVGH, Beschluss v. 5.3.2001, Az. 8 ZB 00.3490 – juris).

Die Trassierung der OU Neumarkt führt an keiner Stelle zu Überschreitungen der in § 2 der 16. BImSchV enthaltenen Grenzwerte. Mit dieser Feststellung alleine lässt sich jedoch die Beachtung des in § 50 BImSchG enthaltenen Trennungsgrundsatzes nicht begründen. Denn diese Vorschrift bezweckt eine weitgehende Lärmvermeidung, der durch die Einhaltung der Lärmgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht schon ohne weiteres genügt wird (vgl. BayVGH, Beschluss v. 5.3.2001, Az. 8 ZB 00.3490 – juris). Unter Heranziehung der Orientierungswerte nach DIN 18005 Teil 1 (Schallschutz im Städtebau) von bis zu 45 dB(A) nachts bei Wohngebieten und bis zu 50 dB(A) nachts bei Dorf- und Mischgebieten, kann anhand der in Unterlage 11 enthaltenen Lärmberechnungen festgestellt werden, dass mit Ausnahme der Immissionsorte 5a, 6a und b, 7a, 8a, 11a und 31a auch diese Werte eingehalten und unterschritten werden. Wird als maßgeblicher Beurteilungswert für die das nächtliche Ruhebedürfnis störenden Verkehrslärmbelastungen ein Wert von 43 dB(A) angesetzt

(diesen Wert hat der BayVGH als Orientierungswert nicht beanstandet – vgl. BayVGH aaO), so weisen die Lärmberechnungen weitgehend Überschreitungen dieses Wertes aus.

Wie bereits unter C.3.3.2.2 und C.3.3.2.3 näher erläutert, stellt keine der dort untersuchten Wahllinien und Varianten, mit denen Lärmauswirkungen auf das ausgewiesene allgemeine Wohngebiet an der Jaudstraße (Bebauungsplan „Schliesierstraße“) vermieden werden könnten, eine vorzugswürdige Alternativtrasse dar. Gleiches gilt für den Bereich „Furth“, wobei hier schon zweifelhaft ist, ob es sich um ein überwiegend dem Wohnen dienendes „Gebiet“ im Sinne von § 50 BImSchG handelt.

Zur Minimierung der Lärmauswirkungen für die Anwohner der Jaudstraße wurde im Anhörungsverfahren von Einwendern die Absenkung der Gradienten der OU Neumarkt im Bereich des allgemeinen Wohngebietes gefordert, um eine Dammlage der Straße zu vermeiden. Eine weitere Gradientenabsenkung wird jedoch abgelehnt. Der Höhenplan in Unterlage 8, Blatt 2 zeigt, dass das Gelände in Straßenachse bei Station 1+020 eine Höhe von 465,16 m über NN aufweist, dann bis Station 1+240 um fast 10 m auf eine Höhe von 455,67 über NN abfällt und erneut bis Station 1+360 um etwa 4,5 m auf eine Höhe von 460,16 m ansteigt. Die Gradienten der Straße unterliegt Zwangspunkten wie der aus Gründen des Immissionsschutzes gewählten Tieflage und weiteren Trassierungsgrundsätzen. Eine Kuppenausrundung unter dem der Planung zugrunde liegenden Halbmesser von $H = -5000\text{m}$ ist wegen der sonst zu geringen Haltesichtweiten und damit letztlich aus Gründen der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Dem bewegten Gelände im Bereich der Jaudstraße kann die Gradienten der Bundesstraße aus diesen Gründen nicht folgen. Um die Dammlage trotz des bewegten Geländes komplett zu vermeiden, müsste die Gradienten so weit abgesenkt werden, dass maximale Einschnittstiefen von ca. 11 m zustande kämen. Damit wären umfangreiche Erdbewegungen verbunden. Mehrere tausend Kubikmeter Boden müssten entsorgt werden. Eine vom Vorhabensträger angestellte Rechnung für den Bereich zwischen Station 0+840 und 1+500 hat ergeben, dass bei der Gradientenabsenkung im Vergleich zur Planlösung ca. 63.000 m³ mehr Aushub anfallen würde. Die zusätzliche Deponierung von mehr als 60.000 m³ Boden wäre aber vor dem Hintergrund, dass die nächtliche Lärmbelastung der Immissionsorte im Bereich der Dammlage der Straße zwischen den Einschnittsbereichen nur geringfügig über der Marke von 43 dB(A) liegt (z. B. IO 19, Jaudstraße 15a: 43,7 dB(A); IO 20, Jaudstraße 13: 43,4 dB(A)), weder wirtschaftlich noch abfallrechtlich vertretbar.

Einwender 1061 hat im Anhörungsverfahren die Verlegung der GVS Alte Teisinger Straße als nicht notwendig kritisiert. Durch die Verlegung komme es für sein Anwesen zu Lärmsteigerungen, die zusammen mit den von der OU Neumarkt ausgehenden Lärmbelastungen die Grenzwerte überschritten. Die Kritik wird zurückgewiesen. Die technische Notwendigkeit der Straßenverlegung wurde bereits unter C.3.3.3.3 dargestellt. Die Verkehrslärmbelastung, die durch die Verlegung der Alten Teisinger Straße verursacht wird, ist in den Lärmuntersuchungen berücksichtigt worden. In Unterlage 11.1 sind alle Straßenteile, die in der schalltechnischen Berechnung Berücksichtigung finden, mit ihren Emissionen aufgeführt. Die für den Immissionsort (IO) 11a errechneten Immissionswerte beinhalten den Lärm, der von der OU Neumarkt und von der verlegten GVS ausgeht. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden deutlich unterschritten. Ob durch den geforderten Verzicht auf die Straßenverlegung eine weitere Verringerung der zu erwartenden Lärmbelastung angesichts der geringen Verkehrsbelastung der GVS überhaupt erreicht werden könnte kann dahinstehen, weil die Verlegung, wie bereits gezeigt, technisch notwendig ist.

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 Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose von Prof. Kurzak vom 7.12.2005. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke wurde vom Vorhabensträger unter Zugrundelegung der prognostizierten durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärke berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 6.100 Kfz/24h nördlich und 5.400 Kfz/24h südlich der Kreuzung mit der St 2086 im Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der prognostizierte Schwerverkehrsanteil von 20% nachts basiert auf der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, Seite 29) und wurde der Verkehrslärberechnung zugrunde gelegt (vgl. Unterlage 11.1, Blatt 1).

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 Lärmberechnung wurde ein Korrekturwert von - 2 dB(A) für eine lärmmindernde Fahrbahnoberfläche berücksichtigt (vgl. Unterlage 11.1). Wir haben die Einhaltung dieses Korrekturwertes durch die Auflage 3.4.1 sichergestellt.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Durch den Neubau der B 299 OU Neumarkt ergeben sich an keinem Gebäude im gesamten Untersuchungsgebiet Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV. Aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Dieses Ergebnis wird durch die Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Umwelt vom 25.10.2006 sowohl was die zugrunde gelegten Berechnungsparameter als auch die Berechnungsergebnisse angeht bestätigt.

Für die von einigen Einwendungsführern im Anhörungsverfahren geforderte bzw. als freiwillige Leistung des Vorhabensträgers erbetene Anordnung aktiver und/oder passiver Lärmschutzanlagen fehlt es an der Rechtsgrundlage. Das betrifft sämtliche Forderungen nach Schüttung von Lärmschutzwällen (z. B. im Bereich Jaudstraße), Errichtung von Seitendeponien (z. B. im Bereich Straß) oder Aufbringung von offenporigem Asphalt. Die dafür erforderlichen Kosten können dem Straßenbaulastträger nicht abverlangt werden. Für die Errichtung eines Lärmschutzwalles zwischen Baukm 1+140 und 1+320 hat der Vorhabensträger beispielhaft überschlägige Kosten von ca. 150.000 € einschließlich aller Nebenkosten ermittelt.

Die Lärmbelastung wurde nach den geltenden Regeln ermittelt, wobei die zugrunde gelegten Verkehrszahlen ausreichende Sicherheitsmargen aufweisen. Für den Fall, dass die tatsächliche Entwicklung erheblich von den Annahmen abweichen sollte, können nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 - 4 BayVwVfG unter den dort genannten Voraussetzungen weitergehende Schutzmaßnahmen verlangt werden. Einer entsprechenden Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss bedarf es angesichts der gesetzlichen Regelung für eben diesen Fall nicht. Anhaltspunkte für die Annahme einer Abweichung der tatsächlichen Verkehrsentwicklung von den prognostizierten Verkehrszahlen sind derzeit nicht erkennbar. Die der Verkehrsprognose zugrunde gelegten Ausgangsparameter stellen den „worst-case“, also die größte anzunehmende Belastung für die OU Neumarkt, dar (vgl. Anlage 1 zu Unterlage 1, Seite 21/22). Eine im Hinblick auf die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV signifikante Zunahme des Schwerverkehrs wegen sog. „Mautflüchtlinge“ ist nicht zu erwarten. Die Berücksichtigung von Lärmzuschlägen an Steigungsstrecken ist abzulehnen, weil diese Berücksichtigung in der RLS-90 erst ab einer Steigung von 5% vorgesehen ist, die von der OU Neumarkt jedoch an keiner Stelle erreicht wird. Die im Anhörungsverfahren vorgebrachte Forderung nach Einbeziehung der Westwindlage in die Lärmberechnung ist abzulehnen, denn die Berechnungsmethode nach RLS-90 berücksichtigt ohnehin bereits die ungünstigen Windverhältnisse. Schließlich führt auch die im Anhörungsverfahren von Einwendungsführern hervorgehobene Tatsache der Neuverlärmung eines bisher vom Verkehrslärm weitgehend unbelasteten Raumes nicht zur Anordnung von aktiven Lärmschutzanlagen, da die Lärmvorbelastung im Rahmen des § 41 BImSchG i. V. m. den Regelungen der 16. BImSchV keine Berücksichtigung findet.

Sofern rechtzeitig die entsprechenden Grundstücksflächen entlang der neuen Straße sowie die zum Bau eines Lärmschutzwalls notwendigen Massen dem Vorhabensträger freiwillig und unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden und die Instandhaltungs- und Unterhaltungsverpflichtungen einvernehmlich geregelt werden, hat sich der Vorhabensträger grundsätzlich bereit erklärt, die Schüttung eines Lärmschutzwalls im Zuge der Baumaßnahmen kostenlos zu übernehmen. Da es sich um eine freiwillige Leistung des Vorhabensträgers handeln würde, die im Rahmen der Plan-

feststellung nicht regelungsfähig ist, besteht keine Rechtsgrundlage, die für den Lärmschutzwall erforderlichen Flächen notfalls zwangsweise in Anspruch zu nehmen. Detailprobleme, die im Zusammenhang mit solchen freiwilligen Lärmschutzanlagen entstehen (Verschattung, Unterhaltung des Walls, Naturschutz), sind grundsätzlich außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Dem Vorhabensträger stehen selbst keine Überschussmassen zur Schüttung eines Lärmschutzwalls zur Verfügung.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Der Vorhabensträger hat zur Beurteilung der lufthygienischen Situation die Emissionen und Immissionen mit dem „PC-Berechnungsverfahren zum Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen – MluS-02, geänderte Fassung 2005“ ermittelt. Konkret untersucht wurden die Immissionskonzentrationen von Kohlenmonoxid, Benzol, Stickstoffmonoxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Blei und Partikel im Bereich der Wohnbebauung an der Trasse der OU Neumarkt. Die Berechnung der zu erwartenden Immissionen wurde für zwei aus lufthygienischer Sicht ungünstige Immissionspunkte an der OU Neumarkt durchgeführt. Die Berechnung ergab, dass die in der 22. BImSchV angegebenen Immissionsgrenzwerte unterschritten werden (vgl. Unterlage 1, Seite 59/60 und Unterlage 11.1).

Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 25.10.2006 die Berechnungen des Vorhabensträgers bestätigt.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

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

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

3.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Im Einflussbereich des Straßenbauvorhabens liegen keine Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne der FFH-RL und kein Europäisches Vogelschutzgebiet nach der V-RL. Eine Entscheidung nach Art. 49 a Abs. 2 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich. Schutzgebiete nach dem Bayer. Naturschutzgesetz sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen nach Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG die Möglichkeit geschaffen worden, auch vom Verbot des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG ebenso wie vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu erteilen. Auf die Befreiung nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG muss demzufolge nicht mehr zurückgegriffen werden. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung nach Art. 13 d und Art. 13 e BayNatSchG ist neben diesem Planfeststellungsbeschluss nicht mehr erforderlich.

3.3.5.1.2 Artenschutz

Die Verbote des Artenschutzrechts nach § 42 Abs. 1 BNatSchG stehen dem Bau der OU Neumarkt nicht entgegen, weil für die betroffenen Arten Befreiungen von den Verboten gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG erteilt werden. Aufgrund der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG kann hierüber im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

Befreiungen werden für folgende Arten ausgesprochen:

Arten des Anhangs IV der FFH-RL:

- Kleine Bartfledermaus (*Myotis mystacinus*)
- Fransenfledermaus (*Myotis nattereri*)
- Großes Mausohr (*Myotis myotis*)
- Braunes Langohr (*Plecotus auritus*)
- Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*)
- Gelbbauchunke (*Bombina variegata*)

Europäische Vogelarten im Sinne des Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie:

- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Buntspecht (*Picoides major*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Wacholderdrossel (*Turdus pilaris*)
- Amsel (*Turdus merula*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Wintergoldhähnchen (*Regulus regulus*)
- Sumpfmeise (*Parus palustris*)
- Haubenmeise (*Parus cristatus*)

- Tannenmeise (*Parus ater*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Neuntöter (*Lanius collurio*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Grünling (*Carduelis chloris*)
- Goldammer (*Emberiza citronella*)
- Rohrammer (*Emberiza schoeniclus*)
- Stockente (*Anas platyrhynchos*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Turmfalke (*Falco tinnunculus*)
- Türkentaube (*Streptopelia decaocto*)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)
- Gebirgsstelze (*Motacilla cinerea*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Heckenbraunelle (*Prunella modularis*)
- Grauschnäpper (*Muscicapa striata*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*)
- Misteldrossel (*Turdus viscivorus*)
- Dorngrasmücke (*Sylvia communis*)
- Eichelhäher (*Garrulus glandarius*)
- Elster (*Pica pica*)
- Rabenkrähe (*Corvus corone corone*)
- Haussperling (*Passer domesticus*)
- Feldsperling (*Passer montanus*)
- Girlitz (*Serinus serinus*)
- Stieglitz (*Carduelis carduelis*)

3.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote in § 42 Abs. 1 BNatSchG, der gemäß § 11 Satz 1 BNatSchG unmittelbar gilt. Die geschützten Arten werden in § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG definiert.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen, zu töten oder ihre Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL,
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Teile oder Entwicklungsformen abzuschneiden, abzupflücken oder abzureißen, auszugraben, zu beschädigen oder zu vernichten. Die besonders geschützten wild lebenden Pflanzenarten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 BNatSchG:

- Pflanzenarten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 über den Schutz von Exemplaren wild lebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Pflanzenarten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten an ihren Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten durch Aufsuchen, Fotografieren, Filmen oder ähnliche Handlungen zu stören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Zu den europäischen Vogelarten gehören nach Art. 1 der V-RL sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, Standorte wild lebender Pflanzen der streng geschützten Arten durch Aufsuchen, Fotografieren oder Filmen der Pflanzen oder ähnliche Handlungen zu beeinträchtigen oder zu zerstören. Die streng geschützten Arten sind gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 11 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der Verordnung (EG) Nr. 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-RL,
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Ausnahme/Befreiung

§ 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG enthält eine Legalausnahme von den Verboten des § 42 BNatSchG. Die Verbote gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach § 19 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Kommt die Legalausnahme zur Anwendung, findet die weitere Prüfung des Artenschutzes im Rahmen der Eingriffsregelung des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG statt.

Der Anwendbarkeit des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stehen allerdings im Hinblick auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der V-RL fallen, unüberwindliche rechtliche Hürden entgegen. Denn der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, Slg. 2006 I-00053) beanstandet, dass § 43 Abs. 4 BNatSchG keinen rechtlichen Rahmen vorsehe, der mit der durch Art. 16 FFH-RL eingeführten Ausnahmeregelung in Einklang stehe, weil die Vorschrift die Zulassung der Ausnahmen nicht von der Erfüllung sämtlicher Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL abhängig mache, sondern lediglich davon, dass Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten und Pflanzen besonders geschützter Arten nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Hierdurch werde – unabhängig davon, ob die Voraussetzungen des Art. 16 FFH-RL im Rahmen der Entscheidung nach § 19 BNatSchG tatsächlich beachtet würden – die Richtlinie jedenfalls nicht hinreichend klar und bestimmt umgesetzt (a.a.O., Rn. 57 – 62). Der EuGH stellte bereits in seinem Urteil vom 20. Oktober 2005 (Rs. C-6/04, Slg. 2005 Seite I-09017, Rn. 111 f.) fest, dass Artikel 16 der FFH-RL die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den Artikeln 12 bis 15 Buchstaben a und b der Richtlinie abweichen dürfen, genau festlege und daher restriktiv auszulegen sei. Die Artikel 12, 13 und 16 der Richtlinie bildeten gemeinsam ein geschlossenes Schutzsystem, so dass jede mit der Richtlinie unvereinbare Ausnahme zu den Artenschutzbestimmungen sowohl die Verbote der Artikel 12 oder 13 als auch die Ausnahmebestimmung des Artikels 16 verletze. Obwohl die beiden Urteile des EuGH nur die Umsetzung der Vorschriften der FFH-RL betrafen, lassen sich die darin getroffenen Aussagen auch auf die Umsetzung des Art. 9 V-RL übertragen, da auch deren Art. 5 bis 9 ein geschlossenes Schutzsystem darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, 9 A 28.05, Rn. 38), dessen Anforderungen in der Regelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG nicht vollständig zum Ausdruck kommen. Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 21. Juni 2006 (a.a.O.) daher festgestellt, dass die Ausnahmeregelung des § 43 Abs. 4 BNatSchG gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht verstößt. Sie könne aufgrund des Anwendungsvorrangs des europäischen Rechts keine Grundlage für die Zulassung eines Bauvorhabens bieten. Dies gelte unabhängig davon, ob das europäische Prüfprogramm der Sache nach zutreffend abgearbeitet wird.

Für die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbote im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses gilt daher, dass dort, wo das nationale Artenschutzrecht in Konflikt mit dem europäischen Recht kommen kann, das europäische Recht Anwendungsvorrang genießt. Für die Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie für die europäischen Vogelarten kommt die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG daher nicht zur Anwendung. Für alle übrigen lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung.

Wo die Legalausnahme nicht zur Anwendung kommen kann, müssen artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden. Die Befreiung ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, sofern § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG nicht eingreift (BVerwG aaO, Rn. 40). Den europarechtlichen Bestimmtheitsanforderungen, wie sie der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 formuliert hat, trägt § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG hinreichend Rechnung. Danach kann von den Verboten auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 V-RL nicht entgegenstehen. Durch die unmittelbare Bezugnahme auf die Verbots- und Ausnahmetatbestände des einschlägigen Gemeinschaftsrechts ist – anders als bei § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG – die vollständige Anwendung des europäischen Prüfprogramms sichergestellt.

3.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Im Auftrag des Vorhabensträgers hat das Büro Ökokart Untersuchungen an Amphibien, Reptilien, Kleinsäugetern, Fledermäusen (nur Sekundärdatenanalyse, Nachweisradius 5 km), Vögeln, Tagfaltern, Heuschrecken und Laufkäfern durchgeführt und darüber hinaus die verfügbaren Sekundärdaten hinsichtlich Vorkommen naturschutzfachlich vorrangig relevanter Arten aus weiteren Gruppen überprüft. Die Untersuchungsergebnisse sind in Unterlage 12.1 sowie in der zugehörigen Anlage 1, den sog. "Tierökologischen Beiträge zum Landschaftspflegerischen Begleitplan B 299 Landshut - Altötting, Ortsumfahrung Neumarkt – Sankt Veit", dargestellt. In floristischer Hinsicht wurden im Rahmen der Erhebungen des Vorhabensträgers zum LBP bzw. der UVS auch die Biotopkartierungsdaten ausgewertet. Die Ermittlung des Inventars der nach EU-Richtlinien geschützten Arten greift ausschließlich auf diese aktuellen Erhebungen zurück. Auf die Darstellung in Unterlage 12.1 einschließlich ihrer Anlage 1 wird verwiesen.

3.3.5.1.2.3 Prüfung der Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG

Die Darstellung der Prüfergebnisse im Hinblick auf die Verwirklichung von Verbotstatbeständen und die Auswirkungen der OU Neumarkt auf den Erhaltungszustand der einzelnen Arten ist in der Unterlage 12.1 im Faunistischen Fachbeitrag zum Europäischen Artenschutz enthalten. Darauf wird verwiesen. Streng geschützte Pflanzenarten, die nach Anhang IV der FFH-RL geschützt sind, wurden im Einflussbereich der OU Neumarkt nicht gefunden.

Nicht durch den Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 BNatSchG geschützt sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Nahrungs- und Jagdreviere geschützter Tierarten, denn die in dieser Verbotsnorm verwendeten Begriffe der „Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten“ weisen ein zeitliches Moment des „Aufenthalts“ auf, was auf bloß vorübergehend genutzte Nahrungs- und Jagdreviere gerade nicht zutrifft (vgl. BVerwG, Urt. v. 8.3.2007, Az. 9 B 19/06 – juris). Eine Störung der geschützten Tierarten in ihren Nahrungs- und Jagdhabitaten wurde jedoch im Rahmen der Untersuchung zum Europäischen Artenschutz vorsorglich im Hinblick auf die Verbotsnorm des Art. 12 Abs. 1 b) FFH-RL, die keine räumliche sondern eine zeitliche Begrenzung des Schutzes der Arten vorsieht, geprüft.

In der artenschutzrechtlichen Prüfung wird zudem vorsorglich davon ausgegangen, dass die Tötung von Individuen geschützter Arten bei Kollisionen mit Fahrzeugen während des Betriebs der Straße unter weiter Auslegung der einschlägigen Vorschriften als Erfüllung der Verbote gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bzw. der entsprechenden Verbote des Art. 12 Abs. 1 a) FFH-RL und Art. 5 a) V-RL einzustufen ist (vgl. Unterlage 12.1).

Das bundesdeutsche Recht unterscheidet in § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht zwischen absichtlichen und unabsichtlichen Tötungen und enthält zudem keine Privilegierung von zugelassenen Eingriffen im Sinne von § 19 BNatSchG. Da die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG – wie oben bereits dargelegt – wegen des Anwendungsvorrangs des europäischen Rechts jedenfalls für die nach Anhang IV der FFH-RL und der V-RL geschützten Arten nicht einschlägig ist, verbietet das Bundesnaturschutzgesetz derzeit jede Tötung dieser Arten ohne Einschränkung.

Im Hinblick auf die europäischen Richtlinien ist sehr zweifelhaft, ob kollisionsbedingte Tötungen die dort normierten Tötungsverbote erfüllen. Art 12 Abs. 1 a) FFH-RL verbietet "alle absichtlichen Formen" der Tötung. Art. 5 a) V-RL verbietet absichtliches Töten, "ungeachtet der angewandten Methode". Im Wortlaut unterscheiden sich beide Tatbestände auffallend von den übrigen auf das Verbot absichtlicher Handlungen gerichteten Tatbeständen der Richtlinien. Denn es wird nicht etwa jede absichtliche Tötung verboten, sondern die Art und Weise des Tötens wird besonders betont. Zweifelhaft ist bereits, ob das Befahren einer Straße mit einem Kraftfahrzeug als "Form" oder "Methode" der Tötung von Tieren angesehen werden kann. Zudem stellt sich die Frage, ob die kollisionsbedingte Tötung eine absichtliche Handlung darstellt.

Sowohl Art. 12 Abs. 1 a FFH-RL als auch Art. 5 a V-RL schränken den Verbotstatbestand auf absichtliches Handeln ein. Zum Begriff der Absichtlichkeit hat der EuGH entschieden, dass darunter jedes vorsätzliche, nicht jedoch bloß fahrlässiges Handeln fällt (vgl. EuGH, Urt. v. 18. Mai 2006, C-221/04, Rn. 71). Der Verbotstatbestand wäre also erfüllt, wenn den Kraftfahrern zum Zeitpunkt der Kollision mit einem geschützten Tier zumindest bedingter Tötungsvorsatz unterstellt werden müsste. Davon ist jedoch nicht auszugehen. Allein das Wissen, dass es beim Betrieb eines Kraftfahrzeugs zu Kollisionen und dadurch zu Verletzungen oder Tötungen kommen kann, macht aus der Entscheidung, dennoch ein Kraftfahrzeug zu bewegen, keine vorsätzliche Tatbestandsverwirklichung. Diskutabel ist jedoch, ob es auf den Vorsatz der Kraftfahrer ankommt, oder ob nicht die Verantwortung für kollisionsbedingte Tötungen die Behörde trifft, die das Straßenbauprojekt genehmigt. Die zentrale Fragestellung lautet daher, ob die Genehmigungsbehörde durch die Zulassung eines Straßenbauprojekts unmittelbar oder nur mittelbar für die Verwirklichung von Verbotstatbeständen verantwortlich wird.

Gegen die Annahme einer unmittelbaren Verwirklichung der Verbotstatbestände durch die Genehmigungsbehörde spricht zunächst schlicht, dass die Unterschrift unter ein Dokument den objektiven Tatbestand der Verbotsnormen nicht erfüllt. Ferner spricht dagegen, dass die Tatbestandsverwirklichung durch Erteilung einer behördlichen Genehmigung bereits dann angenommen werden könnte, wenn die Behörde über das Vorhandensein einer geschützten Art und deren Beeinträchtigung durch das genehmigte Projekt Kenntnis hat, ohne dass es auf das Willenselement der Absichtlichkeit ankommt. Denn das subjektive Element des Vorsatzes ist auf eine Behörde nicht anwendbar (vgl. Kokott: Schlussanträge im Verfahren C-221/04, Rn. 64 bis 66). Damit wäre jedoch die Genehmigungsbehörde gehalten, nicht nur jede absichtliche, sondern jede Tötung eines geschützten Tieres, die durch das genehmigte Projekt verursacht werden könnte, zu verhindern. Es käme für die Beurteilung mitgliedstaatlichen Fehlverhaltens nicht mehr darauf an, ob mit Erteilung der Genehmigung absichtliche Tötungen zugelassen werden, sondern nur noch darauf, ob geschützte Tiere getötet werden. Eine so weitgehende Interpretation der Richtlinien widerspricht ihrem Wortlaut. Denn nach Art. 12 Abs. 1 FFH-RL sind die Mitgliedsstaaten nur verpflichtet, ein strenges Schutzsystem zu errichten, das (u. a.) absichtliche Tötungen verbietet. Behörden wären dagegen bei Erteilung einer Genehmigung immer verpflichtet jede Tötung zu verbieten. Dagegen spricht zudem die Systematik der Richtlinien. Die Richtlinien verpflichten die Mitgliedsstaaten für besonders schützenswerte Lebensraumtypen und Arten ein zusammenhängendes Netz von Schutzgebieten auszuweisen. Projekte, die diese Gebiete erheblich beeinträchtigen sind unzulässig. Die Mitgliedsstaaten haben Maßnahmen zu treffen, um in diesen besonderen Schutzgebieten die Verschlechterung der Lebensräume und die erhebliche Störung von geschützten Arten zu vermeiden. Diese den strengen Schutz besonders gefährdeter Arten gewährleistenden Vorschriften beschränken sich auf die ausgewiesenen herausragenden Schutzgebiete (FFH-Gebiete, Vogelschutzgebiete). Im Gegensatz dazu beschränkt sich der Anwendungsbereich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände der Richtlinien nicht auf besondere Schutzgebiete, sondern erstreckt sich auf das gesamte Gebiet der Mitgliedsstaaten. Die Verbotstatbestände greifen also räumlich weiter und erfassen mehr Arten (vor allem mehr Vogelarten), zu denen auch Arten zählen, für deren Schutz keine besonderen Schutzgebiete ausgewiesen werden müssen. Zudem vermitteln sie im Gegensatz zum gebietsbezogenen Schutz einen individualbezogenen Schutz der Tierarten. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände wären in ihrer Konzeption strenger als die Gebietschutzvorschriften, wenn die Verbote nicht auf absichtliches Handeln beschränkt wären. Würde auf das Merkmal der Absichtlichkeit verzichtet oder die Absichtlichkeit im Falle einer behördlichen Genehmigung generell unterstellt, so würde dies dazu führen, dass die Tierarten durch die allgemeinen Vorschriften strenger geschützt werden als durch die speziellen Gebietschutzvorschriften. Aufgrund dieser Überlegungen meinen wir, dass die Behörde durch Erteilung einer Genehmigung lediglich mit-

telbar zur Verwirklichung von Verbotstatbeständen beiträgt. Es kommt im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung darauf an, ob das genehmigte Verhalten Verbotstatbestände erfüllt. Wie oben bereits erläutert, erfüllt das Autofahren das Merkmal der Absichtlichkeit des Tötens nicht, so dass auch die Erteilung der Genehmigung eines Straßenbauprojekts keine Tatbestandsverwirklichung darstellt.

Der EuGH hat bislang über die Frage, ob der Tötungstatbestand durch eine behördliche Genehmigungsentscheidung unmittelbar oder mittelbar verwirklicht werden kann, nicht entschieden. In diesem Zusammenhang fällt jedoch auf, dass der Gerichtshof sowohl in der Entscheidung "Caretta caretta" (vgl. EuGH, Urte. v. 30. Januar 2002, Rs. C 103/00 – Slg. 2002, I-1147) als auch zur "Fuchsjagd" (vgl. EuGH, Urteil vom 18. Mai 2006, C-221/04) zunächst ausführlich geprüft hat, ob den unmittelbar Handelnden Absicht unterstellt werden konnte. Erst danach wurde untersucht, ob es der Mitgliedsstaat entgegen seiner Verpflichtung unterlassen hat, ein strenges Schutzsystem zu errichten, das absichtliche Tötungen verbietet. Diese Prüfsystematik deutet darauf hin, dass der EuGH nur eine mittelbare Verwirklichung des Tötungstatbestands durch behördliche Genehmigungen anerkennt. Hinzuweisen ist zudem auf die Ausführungen der EU-Kommission zu den Tatbeständen des Art. 12 FFH-RL. In ihrem Guidance document klärt die Kommission über die Verpflichtung der Mitgliedsstaaten zur fortlaufenden Überwachung des unbeabsichtigten Tötens geschützter Arten gemäß Art. 12 Abs. 4 FFH-RL auf (Guidance document on the strict protection of animal species of community interest provided by the Habitats Directive 92/43 EEC, Endfassung, Februar 2007, II.3.6). Auf Seite 49 wird in Rn. 83 als Beispiel unbeabsichtigten Tötens "roadkills" angeführt. Unter den Begriff der unbeabsichtigten Tötungen fallen demnach auch nach Ansicht der Kommission Verluste von Exemplaren geschützter Tierarten durch den Straßenverkehr.

3.3.5.1.2.4 Befreiung gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Die Befreiungsvoraussetzungen liegen vor:

- Überwiegende Gründe des Gemeinwohls

Gemäß § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG müssen überwiegende Gründe des Gemeinwohls die Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten erfordern. Solche überwiegenden Gemeinwohlgründe sind für den Bau der OU Neumarkt gegeben. Das ergibt sich aus den Ausführungen zur Planrechtfertigung, die oben bei C.3.2 ausführlich dargestellt ist. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn die Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchstabe c FFH-RL (vgl. BVerwG, Urte. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573 "Schönefeld-Urteil"). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, dann sind sie erst recht als überwiegende Gründe des Gemeinwohls im Sinne von § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG anzusehen.

- Kein Entgegenstehen der Art. 12, 13, 16 FFH-RL und 5 bis 7 und 9 V-RL

Die in der Unterlage 12.1 einschließlich der Anlage 1 geprüften Verbotstatbestände enthalten konkrete Aussagen zu den Verbotstatbeständen des Art. 12 Abs. 1 der FFH-RL oder des Art. 5 der V-RL.

Bei allen von der OU Neumarkt potentiell betroffenen Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL kann die Möglichkeit verkehrsbedingter Tötungen nicht ausgeschlossen werden. Für die fakultativ baumbewohnenden Fledermausarten kann zusätzlich die Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten und daher auch die Störung dieser Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- oder Wanderungszeiten nicht ausgeschlossen werden. Die Verbotstatbestände des Art. 12 Abs. 1 a, b und d FFH-RL können damit erfüllt sein. Im Hinblick auf

die Gelbbauchunke ist von der Erfüllung des Verbotstatbestandes des Art. 12 Abs. 1 d FFL-RL in Folge des Biotopverlustes durch Überbauung im untersten Abschnitt des Biotops 7640-118-012 auszugehen. Zudem kann es zu kollisionsbedingten Tötungen und zu Störungen der Art gemäß Art. 12 Abs. 1 a und b FFH-RL kommen.

Die Verbotstatbestände des Art. 5 der V-RL sind enger, als die für verschiedene Vogelarten angenommenen Verbote des Art. 42 Abs. 1 BNatSchG. Für Infrastrukturprojekte relevante Verbote der V-RL sind nach Art. 5 a V-RL das absichtliche Töten oder Fangen, ungeachtet der angewandten Methode, nach Art. 5 b V-RL die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern und nach Art. 5 d V-RL das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt. Die Erfüllung des Verbots der Zerstörung und Beschädigung von Nestern und Eiern und der Beseitigung von Nestern nach Art. 5 b V-RL kann für solche Vogelarten ausgeschlossen werden, die jährlich neue Nester bauen, denn durch die Auflage A.3.4.1 dieses Beschlusses wird gewährleistet, dass Rodungen außerhalb der Brutzeiten stattfinden. Der enge Zusammenhang zwischen den Schutzobjekten Nestern und Eiern macht deutlich, dass Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, vom Verbotstatbestand nicht erfasst werden. Eine Einbeziehung solcher Nester in den Regelungsbereich von Art. 5 b V-RL könnte nicht dazu beitragen, den Schutz wildlebender Vogelarten zu erreichen (vgl. BVerwG, Ur. v. 21.6.2006, Az. 9 A 28.05 – juris, Rn. 43). Da sämtliche Vogelarten im Bereich der OU Neumarkt ihre Nester in jeder Brutsaison neu bauen, ist die Erfüllung des Verbotstatbestands des Art. 5 b der V-RL ausgeschlossen. Dasselbe gilt auch für den Verbotstatbestand des Art. 5 d der V-RL. Dieser ist wegen der Einschränkung "sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt" populationsbezogen zu prüfen. Eine solche Auswirkung ist mit Blick auf das Schutzziel der Erhaltung der wild lebenden Vogelarten sowie das in Art. 13 V-RL festgelegte Verschlechterungsverbot nicht gegeben, wenn der aktuelle Erhaltungszustand der betroffenen Vogelarten sichergestellt ist. Da der Faunistische Fachbeitrag zum Europäischen Artenschutz für alle Vogelarten, bei denen Störungen im Sinne von § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht ausgeschlossen werden können, feststellt, dass populationsökologische Folgen nicht zu erwarten sind, können wir davon ausgehen, dass auch der Verbotstatbestand des Art. 5 d V-RL durch die OU Neumarkt nicht verletzt wird.

Zur Problematik der kollisionsbedingten Tötungen wird auf die Ausführungen unter C.3.3.5.1.2.3. verwiesen.

- Keine anderen zufriedenstellenden Lösungen (Art. 16 Abs. 1 FFH-RL, Art. 9 Abs. 1 V-RL)

Zur Ausführung der hier festgestellten OU Neumarkt bestehen keine anderen zufriedenstellenden Lösungen bzw. Alternativen im Sinne der gebräuchlichen nationalen Terminologie. Wie bereits unter C.3.3.2.2 gezeigt, ist die Planfeststellungstrasse allen übrigen geprüften Varianten gegenüber vorzugswürdig. Dem Artenschutz könnte vermutlich mit der Wahllinie 4 (Stadttrasse) am besten Rechnung getragen werden, doch verfehlt diese Wahllinie die wesentlichen Planungsziele und ist damit nicht als „andere“ Lösung anzusehen. Wahllinie 2 durchschneidet wie die Planfeststellungstrasse Biotopflächen entlang der Bahnlinie. Sie führt im Gegensatz zur Planfeststellungstrasse zudem zu großen An- und Durchschneidungen von Waldflächen, die artenschutzfachlich höherwertig als die landwirtschaftlich genutzten Flächen sind. Als „andere“ Lösungen kommen allenfalls kleinräumige Trassenverschiebungen in Betracht. In seiner Stellungnahme vom 7.11.2006 hat der Bund Naturschutz geringe Trassenverschiebungen gefordert, um die Biotope B 7641-155, B 7640-188.9 und Ö1 zu umfahren. Begründet wurden diese Forderungen damit, dass die Zerstörung, bzw. starke Beeinträchtigung dieser Primärbiotope verhindert werden könne. Spezielle Vorteile für betroffene Arten wurden nicht thematisiert. Die geforderten klein-

räumigen Trassenverschiebungen stellen indes keine anderen zufriedenstellenden Lösungen dar. Ob sie aus artenschutzrechtlicher Sicht vorteilhaft sind, kann dem Vortrag des Bund Naturschutz nicht entnommen werden. Kollisionsbedingte Verluste der fliegenden Arten – wenn man die Erfüllung der Verbotstatbestände annimmt – können durch die kleinräumigen Trassenverschiebungen nicht verhindert werden. Die vollständige Vermeidung der Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann ebenfalls nicht erreicht werden, da z. B. die Habitate der Gelbbauchunke entlang der Bahnlinie in jedem Falle durchschnitten werden müssen. Entscheidend für die Ablehnung von Trassenverschiebungen ist jedoch die Beachtung der Zwangspunkte der Querung der St 2086 bei „Furth“ und die Querung der Eisenbahnlinie. Eine Abrückung der Trasse von den Biotopen brächte wegen der für den Bau einer Bundesstraße einzuhaltenden Trassierungsparametern eine massivere Beeinträchtigung der Wohnbebauung und einen noch ungünstigeren Kreuzungswinkel mit der Bahnlinie und damit erhöhte Kosten mit sich. Die Planfeststellungstrasse ist so geplant, dass die Lärmgrenzwerte ohne zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können und dass die Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung in „Furth“, „Hundham“ und „Straß“ möglichst gering und ausgegogen sind.

- Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit (Art. 9 a V-RL) oder andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (Art. 16 Abs. 1 c FFH-RL)

Von den Verboten des Art. 12 FFH-RL kann aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher wirtschaftlicher Art, abgewichen werden. Wie oben bereits dargestellt, rechtfertigen Belange, die das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen und damit den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses die Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten (vgl. BVerwG, aaO, Rn. 566). Die für den Bau der OU Neumarkt sprechenden Gründe überwiegen angesichts der in der Unterlage 12.1 dargestellten konkreten Betroffenheiten der Arten die Belange des Artenschutzes.

Von den Verboten des Art. 5 der V-RL kann nach Art. 9 Abs. 1 V-RL u. a. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit abgewichen werden. Die OU Neumarkt dient dem Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit. Durch sie wird die Ortsdurchfahrt von Neumarkt – Sankt Veit vom Verkehr entlastet, wodurch sich die Umweltbelastungen für die Anwohner zum Teil deutlich verringern. Zudem bedeutet die Entlastung der Ortsdurchfahrt eine Verringerung der Sicherheitsrisiken sowohl der Anwohner als auch der Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrs-entlastung dient der Beseitigung des Unfallhäufungspunkts Nr. 38 (vgl. C.3.2.2 und C.3.2.3.1). Die vorgenannten Gründe wurden vom Bundesverwaltungsgericht im "Schönefeld-Urteil" für den Luftverkehr als Gründe der öffentlichen Sicherheit im Sinne von Art. 9 Abs. 1 Buchstabe a V-RL anerkannt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573). Sie können für den Bau einer Bundesstraße ebenso wie für den Flughafenbau in Anspruch genommen werden.

Eine engere Auslegung der beiden Ausnahmegründe ist nicht veranlasst. Die Verengung der Ausnahmegründe, etwa auf gewichtige Sicherheitsinteressen des Staates oder auf die Abwehr schwerwiegender gesundheitlicher Gefahren für die Bevölkerung, würde in den meisten Fällen zu einem generellen Verbot des Baus von Infrastrukturprojekten führen, weil solche Gründe nur für wenige Infrastrukturprojekte sprechen, die Erfüllung von Verbotstatbeständen gerade bei Vogelarten aber kaum jemals ausgeschlossen werden könnte. Ein solches Verbot würde jedoch nicht in Einklang mit den Intentionen des Europarechts stehen, das nicht allein auf die Wahrung umweltrechtlicher Belange fixiert ist, sondern auch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur leistet (vgl. Art. 174 ff. EGV). Auch die Bestimmung der Vogelschutzrichtlinie in Art. 2 V-RL selbst macht deutlich, dass dem Vogelschutz

kein einseitiger Vorzug gebührt, sondern dass er in Einklang u. a. mit wirtschaftlichen Erfordernissen zu bringen ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.3.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 579). Daran ändert auch nichts, dass die V-RL im Gegensatz zur FFH-RL nach ihrem Wortlaut keine zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses unter Einschluss solcher wirtschaftlicher Art als Ausnahmegründe kennt. Die Vogelschutzrichtlinie trat wesentlich früher als die FFH-RL in Kraft. Die FFH-RL inkorporiert im Hinblick auf die Schutzgebiete die Vogelschutzrichtlinie (vgl. Art. 7 FFH-RL). Auf dem Gebiet des speziellen Artenschutzes ist die FFH-RL differenzierter als die V-RL. Es ist nicht anzunehmen, dass der Richtliniengeber für besonders bedrohte Tierarten, die in Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, eine größere Anzahl sowie weniger strenge Ausnahmetatbestände zur Überwindung artenschutzrechtlicher Verbote schaffen wollte, als für sämtliche unter den Schutz des Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten, die ohne Differenzierung ihrer Bedrohung geschützt sind. Berücksichtigt man, dass beide Richtlinien für den speziellen Artenschutz ein abgeschlossenes Schutzsystem bilden und jede damit unvereinbare Ausnahme einen Verstoß gegen die Verbote der Art. 12, 13 und 16 FFH-RL bzw. Art. 5 bis 7 und 9 V-RL darstellt (vgl. für die FFH-RL: EuGH, Urt. v. 20.10.2005, Rs. C-6/04, Slg. 2005 I – 9017 ff., Rn. 112), wird deutlich, dass die V-RL bei enger Auslegung der Ausnahmetatbestände die Genehmigung von Infrastrukturprojekten unmöglich machen würde. Das widerspräche jedoch wie bereits ausgeführt, den vitalen Interessen Europas, v. a. der Schaffung eines gemeinsamen Marktes, der auf die Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur angewiesen ist. Auch systematische Gründe sprechen gegen eine enge Auslegung. Denn eine enge Auslegung würde dazu führen, dass der Gebietsschutz für Vogelschutzgebiete weniger streng wäre als die allgemeinen Artenschutzbestimmungen der V-RL. Denn Art. 6 Abs. 3 FFH-RL lässt für ausgewiesene Vogelschutzgebiete, für die gemäß Art. 7 FFH-RL der FFH-Gebietsschutz gilt, erhebliche Beeinträchtigungen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich wirtschaftlicher Art unter der zusätzlichen Voraussetzung zu, dass ein "Kohärenzausgleich" geschaffen wird (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL). Dagegen würde die enge Auslegung des Ausnahmetatbestandes des Art. 9 V-RL dazu führen, dass wirtschaftliche Gründe keine Ausnahme von den Verboten rechtfertigen. Es würde die paradoxe Situation eintreten, dass die für den Schutz besonders schützenswerter Vogelarten (Anhang I der V-RL) ausgewiesenen Gebiete weniger streng geschützt wären als jede "Allerweltsvogelart" unabhängig von ihrem Aufenthaltsort und ihrem Gefährdungsgrad.

- Unveränderter Erhaltungszustand

Die Prüfung der Veränderung des Erhaltungszustands der jeweiligen Art zeigt unter Bezugnahme auf die Unterlage 12.1 Anlage 1, dass für jede betroffene Art von der unveränderten Beibehaltung des derzeitigen Erhaltungszustands ausgegangen werden kann. Dies kann zum Teil nur unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen gewährleistet werden, deren Einbeziehung in die Prüfung der Befreiungsvoraussetzungen zulässig ist (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 1073/04 – juris, Rn. 580). Dass der „derzeitige Erhaltungszustand“ zum Maßstab für die Beurteilung gemacht wird, ob die betroffenen Arten in einem „günstigen“ Erhaltungszustand verweilen, ist trotz des anderen Wortlauts der FFH-Richtlinie rechtmäßig. Der EuGH hat im Urteil vom 14.06.2007 (Rechtssache C-342/05) klargestellt, dass Ausnahmen von den Verboten des Art. 12 FFH-RL grundsätzlich auch dann zulässig sind, wenn sich die betroffenen Populationen derzeit in einem ungünstigen Erhaltungszustand befinden und nachgewiesen wird, dass die Ausnahmen den Erhaltungszustand der betroffenen Populationen nicht verschlechtern oder die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern können.

3.3.5.1.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist nach § 17 Satz 2 FStrG 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. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1 – 12.3 der Planordnung beschrieben. Das Vorhaben muss 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 in der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6 a 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 durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren 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 Biotop zerstört, die für dort lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

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. 6 a 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. 6 a 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. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht und im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 1, S. 51 ff; 12.1, S. 23 f. und S. 55 ff.) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen sowie Schutzmaßnahmen während der Bauausführung. Beim Bau der OU Neumarkt wird insbesondere darauf geachtet, dass die Schüttung der Dammbauwerke mit Massen aus den Entnahmebereichen der Einschnitte erfolgt. Zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt werden Gehölzeinschlag und andere erforderliche Arbeiten zur Baufeldfreimachung nur außerhalb der Laich- und Brutzeiten durchgeführt. Im Bereich von Biotopen und sonstigen wertvollen Vegetationsbeständen wird in Vor-Kopf-Bauweise gearbeitet. Im Bereich von betroffenen oder tangierten Tierlebensräumen werden die Durchlässe für Fließgewässer über das für die Wasserführung nötige Maß aufgeweitet. Randliche Trockenbermen im Durchlass erfüllen, außer bei Hochwasser – ihre Funktion als terrestrische Wanderwege von Tieren. Absetz- und Regenrückhaltebecken erhalten eine dem jeweiligen Standort entsprechende landschaftsgerechte Einbindung. Ihre Wassertiefe beträgt mindestens 0,80 m, damit das Wasser in den Becken nicht vollständig durchfriert.

3.3.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in Unterlage 12.1 und 12.2., Blätter 1 und 2 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Flächeninanspruchnahme:

Für den Bau der OU Neumarkt werden einschließlich aller Folgemaßnahmen 12,58 ha Flächen beansprucht. Die gesamte Versiegelung umfasst ca. 4,49 ha, wovon ca. 4,36 ha neu versiegelt werden. Es können jedoch 0,47 ha Flächen entsiegelt werden, so dass die Netto-Neuversiegelung bei ca. 3,89 ha liegt. Die direkten Waldflächenverluste umfassen 0,2 ha. Den Eingriffen durch die Überbauung und Versiegelung steht die Umwandlung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen in naturnahe

Ausgleichs- und Ersatzflächen in einem anrechenbaren Flächenumfang von ca. 2,06 ha gegenüber.

Beeinträchtigungen von Tieren und Pflanzen:

Durch die Baumaßnahme kommt es zu keiner Zerstörung von Biotopen, die für dort lebende streng geschützte Arten, die nicht zugleich im Anhang IV der FFH-RL aufgelistet sind, unersetzbar sind. Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG kommt deshalb nicht zum Tragen. Die für die Tiere und Pflanzen entstehenden Beeinträchtigungen sind im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.2) im Detail dargestellt. Es handelt sich im Wesentlichen um folgende Konfliktpunkte:

- Fledermausarten

Mit der Planung ergeben sich in geringem Umfang unmittelbare Habitatverluste für die relevanten Fledermausarten. Dabei geht es um den Ostrand des „Rothloholzes“ (K4, Bestands – und Konfliktplan), den Rand eines Feldgehölzes (K7), Gehölzbestände bei der Bahndammquerung (K16, K17) sowie ein Gewässerbegleitgehölz (K25). Dazu kommen mittelbare Beeinträchtigungen des benachbarten Bestandes durch verkehrsbedingte Immissionen. An drei Bereichen des Bauvorhabens entstehen Zerschneidungseffekte. Das Waldjagdhabitat am Ostrand des „Rothloholzes“ wird von den Gebäudequartieren der Siedlungsbereiche von Neumarkt – Sankt Veit abgeschnitten. Mit Überbrückung der Rott ist deren Funktion als Flugleitlinie betroffen. Dies gilt auch für die strukturreicheren Bahndämme die als Jagdkorridore genutzt werden und die durch die Straßenunterführung zerschnitten werden.

- Bodenlebende Wirbeltiere

Mit der Planung ergibt sich in den besonnten, spärlich bewachsenen Begleitsäumen der Bahndämme (Biotope 7640 – 118.7 – 12) im Querungsbereich der Trasse eine Zerschneidung des Verbindungskorridors zweier Subpopulationen der Zauneidechse. Zudem ist durch die Planung das Feldgehölz nordwestlich von „Straß“ (Biotop 7641-155) randlich durch Überbauung und mittelbar betroffen. Dieses Biotop dient der Gelbbauchunke als Habitat. Die Gelbbauchunke ist auf permanent wasserführende Gräben, sowie begleitende Feuchtvegetation angewiesen. Die Straße führt hier am südöstlich verlaufenden Talhang am Feuchtbiotop vorbei. Durch den Straßenkörper wird das frei zufließende Oberflächenwasser und das zugeführte Drainagenwasser gestaut. Zudem werden bei km 2+640 Teillebensräume der Gelbbauchunke von der Straßentrasse durchschnitten.

- Avifauna

Der überwiegende Teil des Trassenverlaufs der OU Neumarkt beansprucht oder zerschneidet landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen von geringer avifaunistischer Bedeutung. Wenn es Bereiche von gewisser faunistischer Bedeutung gibt, so befinden sie sich im Bereich des „Rotloholzes“, des Bahndammes und des gehölzbestockten Hohlweges mit Ranken bei Teising. Im Norden des Trassenverlaufs wird der Ostrand einer Fichtenmonokultur („Rotloholz“) kleinflächig überbaut bzw. randlich verlärm. Östlich von Teising wird der Ranken partiell überbaut und in seiner Restfläche verlärm, was auch den Ranken und den Hohlweg betrifft. Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Avifauna am Bahndamm bei „Furth“ ist festzuhalten, dass aufgrund der linear ausgedehnten Größe dieser Struktur, die nur punktuell durchschnitten wird, hier der effektive Verlust an Lebensraum mittlerer avifaunistischer Bedeutung eher als gering bis unbedeutend einzustufen ist und keine erheblichen Auswirkungen auf die lokale Fauna erwarten lässt.

Eingriffe in Gewässer

Zwischen Bau-km 2+160 bis 2+300 wird ein naturnaher Bach verlegt und bei km 2+645 ein naturnahes Fließgewässer überbaut.

3.3.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die in § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. Bay-NatSchG statuierte Pflicht, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren, stellt 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 dar, ist also einer Abwägung nicht zugänglich.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot). Bei der naturschutzrechtlichen Abwägung ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Zulässigkeit des Vorhabens fordert.

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 wurde entsprechend den sog. gemeinsamen Grundsätzen der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a Bay-NatSchG bei staatlichen Bauvorhaben 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. Der Ausgleich hat Vorrang.

Nach diesen Kriterien sind insgesamt 1,97 ha Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Die Planung verursacht keinen Bedarf für Ersatzmaßnahmen.

Im LBP (Unterlagen 12.1 und 12.3) sind die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug. Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Aus den naturraumbezogenen Zielen des Arten –und Biotopschutzprogramms (ABSP) für den Landkreis Mühldorf lässt sich für den überplanten Landschaftsausschnitt um Neumarkt – Sankt Veit ein landschaftliches Leitbild entwickeln, das als Rahmenvorgabe für die Entwicklung der erforderlichen Schutz-, Ausgleichs –und Gestaltungsmaßnahmen dient. Entsprechend den Zielvorgaben des ABSP sind besonders im Tal der Rott und den Seitentälern Sicherungs –und Optimierungsmaßnahmen in den Auebereichen anzustreben.

Die Ausgleichsfläche **A1** liegt an einem regulierten Abschnitt des Teisinger Bachs und wird derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzt. Mit den darauf vorgesehenen Maßnahmen, wie Gewässerrenaturierung, Pflanzung von Begleitgehölzen, Belassen von Pufferstreifen und Nutzungsextensivierung ist die Fläche A1 besonders geeignet, die Zielvorgabe zu erfüllen. Sie dient dem Gewässerschutz ebenso, wie der Bio-

topentwicklung. A1 grenzt auf einer Länge von 135 m an den Teisinger Bach. Die Fläche selbst hat eine Größe von 6.462 m², davon sind als Ausgleich anrechenbar 5.419 m².

Die Ausgleichsmaßnahme **A2** betrifft die notwendige Verlegung eines rechten Grabenzulaufs zur Rott westlich der Straßentrasse. Ein neu gestaltetes Gewässerbett mit weiten Flachwasserzonen zur Entwicklung von großflächigen Röhrichtbereichen erweitert das Lebensraumangebot für feuchtpräferente Tier- und Pflanzenarten. Zur beschleunigten Funktionserfüllung werden hier Röhrichtsoden aus dem bestehenden Grabenbereich initial eingebracht. Die ökologische Durchgängigkeit bis zum Biotop 7641 – 155 wird optimiert. Im Bereich der Rott wird zum Gewässerschutz ein Uferandstreifen belassen. Die Fläche umfasst ca. 8.014 m², davon sind als Ausgleich anrechenbar 5.553 m².

Die Ausgleichsfläche **A3** liegt zwischen der Bahnlinie Neumarkt–Sankt Veit – Mühlendorf und der Straßentrasse und stellt somit ein Bindeglied in der Gewässerverbundachse zwischen Biotop 7641-155 und der Rott dar. Das Fließgewässersystem wird dabei in seiner Funktion durch einen neuen amphibienwirksamen Bahndurchlass gestärkt. 250 lfm. Wirtschaftsweg werden aufgelassen. Die bis jetzt gestreckten Grabenläufe werden windungsreich, naturnah gestaltet. Die Wiesen- und Ackerflächen werden aus der Nutzung genommen und extensiv gepflegt. Die Flächengröße liegt bei 10.192 m², davon sind als Ausgleich anrechenbar 8.911 m².

Die Ausgleichsmaßnahme **A4** liegt im Einschwenkungsbereich der Umfahrungstrasse auf die Bestandstrasse. Die in der ehemaligen Straßenböschung stockenden Gehölze können so dauerhaft gesichert und ergänzt werden. Der alte Fahrbahnbelag wird entfernt, der kiesige Unterbau bleibt bestehen. Diese Fläche unterliegt künftig der gelenkten Sukzession und wird nach Narbenschluss einmal im Herbst gemäht. Die Flächengröße liegt bei 1.523 m², davon sind als Ausgleich anrechenbar 762 m².

Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde vom Bund Naturschutz Kritik an der Lage der Ausgleichsflächen geübt. Durch ihre unmittelbare Nähe zur Straße seien sie einseitig von ihrer Umwelt abgeschnitten, eine Biotopvernetzung sei nicht möglich. Daher sollten die Ausgleichsflächen an den Ufern der Rott oder evtl. auch des Teisinger Baches platziert werden. Durch eine linienförmige Platzierung entlang der Fließgewässer als Uferstreifen könne eine mehrdimensionale ökologische Aufwertung erfolgen (z. B. Hochwasserschutz, Pufferzone für Einträge aus der Landwirtschaft, Verbesserung der Gewässergüte). Diese Kritik wird zurückgewiesen. Die Ausgleichsmaßnahmen A2 und A 3 betreffen Flächen, die besonders der Vernetzung von Teilhabitaten der von dem Vorhaben betroffenen Art Gelbbauchunke (Art nach Anhang IV FFH-RL) dienen. Es handelt sich bei dem betroffenen Bestand um einen Reliktbestand, der derzeit aufgrund fehlender, gut strukturierter Laichplätze relativ kopfschwach ist. Die Maßnahmen A2 und A3 vervollständigen einen Verbindungskorridor von Strukturen feuchter Prägung von der Rott bis zum Biotop 155 und führen daher zu einer Optimierung des Lebensraumgefüges und bezwecken die Bestandssicherung der Art. Aus diesem Grund ist es daher unabdingbar, die Ausgleichsflächen genau dort anzulegen, wo es die Planung vorsieht. Die Ausgleichsfläche A1 liegt am Teisinger Bach und erfüllt damit die Forderung des Bund Naturschutz.

Eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG ist nicht erforderlich, weil die Eingriffe insgesamt durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

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 Grunder-

werksunterlagen (Planunterlagen 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.

Gestaltungsmaßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Schwerpunkt des Gestaltungskonzeptes ist die Wiedereinbindung des Straßenkörpers in das landschaftliche Gefüge. Die neu entstehenden Bankette werden stand sicher mit mineralischen Baustoffen hergestellt. Sie unterliegen der natürlichen Sukzession. Durch die geplante Neupflanzung von Baum –und Strauchgruppen, sowie der Herstellung von Magerstandorten wird das Landschaftsbild um Neumarkt – Sankt Veit neu belebt.

Die einzelnen Maßnahmen sind im Maßnahmenplan (Unterlage 12.3) eingetragen und im Maßnahmenverzeichnis beschrieben. Es sind folgende Maßnahmentypen vorgesehen:

- Baum –Strauchpflanzungen, meist auf ostexponierten Böschungen als Straßengeleitpflanzung.
- Zur Verwendung kommen autochtone, standortgerechte Wildstraucharten. Humusandeckung ca. 30 cm.
- Alle übrigen, meist westexponierten Böschungen werden mit einer Landschaftsrasenmischung begrünt.
- Die Oberbodenandeckung beträgt maximal 5 cm.
- Alle Bankettstreifen, Fahrbahnteiler und Verkehrsinseln werden standfest mit mineralischem Baumaterial hergestellt.
- Die Bankette unterliegen der gelenkten Sukzession.
- Die Regenrückhaltebecken werden in Erdbauweise hergestellt. Die Uferlinien werden organisch gestaltet. Der Umgriff wird naturnah mit Bäumen und Sträuchern bepflanzt. Randbereiche werden mit einer Landschaftsrasenmischung eingesät oder unterliegen der gelenkten Sukzession.

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

Im Verlaufe des Anhörungsverfahrens bestätigten die beteiligten Naturschutzbehörden die korrekte Bearbeitung der naturschutzrechtlichen Kompensation (Folgenbewältigung) in den Planunterlagen.

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.

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

Durch die Planung der OU Neumarkt kommt es zu keinem Ausbau von Gewässern. Wasserschutzgebiete oder amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete werden nicht berührt. Die kleinräumige Anpassung eines kleinen Grabens bei Bau-km 2+230 stellt wegen der untergeordneten Gewässereigenschaft keinen wasserrechtlichen Tatbestand dar, der wasserrechtlich gesondert zu würdigen ist (vgl. Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim vom 07.11.2006, S. 3). Die Brückenbauwerke über den Teisinger Bach als Gewässer III. Ordnung sowie über die Rott als Gewässer II. Ordnung stellen Anlagen an Gewässern dar. Die erforderlichen Genehmigungen nach Art. 59 Abs. 1 und 2 BayWG fallen unter die planfeststellungsrechtliche Konzentrationswirkung.

Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat in seiner Stellungnahme vom 07.11.2006 die Festsetzung von Auflagen gefordert, deren Beachtung das Landratsamt Mühldorf a. Inn in seiner Stellungnahme vom 10.11.2006 übernommen hat:

1. „Der Retentionsraumverlust im Überschwemmungsgebiet der Rott von rd. 3.600 m³ ist oberstrom der Bundesstraßentrasse volumengleich zu ersetzen bzw. herzustellen. Eine gesonderte Planung dieser Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen ist noch vorzulegen“. Die Festsetzung dieser Auflage im Planfeststellungsbeschluss war notwendig (vgl. A.3.3.1). Der Vorhabensträger hat sich zwar nach übereinstimmenden Angaben des Staatlichen Bauamtes Rosenheim und des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin vom 17.04.2007, Seite 2) mit dem Wasserwirtschaftsamt auf die Durchführung einer geeigneten gewässerökologischen Maßnahme oberstrom des geplanten Kreuzungsbauwerks geeinigt. Die dafür erforderliche Fläche steht auch in der Größenordnung von 2.500 m² mit der Ausgleichsfläche A2 zur Verfügung. Der Vorhabensträger hat sich in seiner Stellungnahme vom 15.03.2007 im Hinblick auf die Forderung des WWA Rosenheim auch dazu verpflichtet, die noch fehlende Fläche zur Schaffung des Retentionsraumesatzes freihändig zu erwerben. Solange jedoch dieser freihändige Erwerb und damit die rechtliche Sicherung des Retentionsraumesatzes nicht abgeschlossen ist, bedarf es der Auflage.
2. „Am Brückenbauwerk bei km 2+010 ist an der Rott am linksseitigen Ufer zur Gewässerunterhaltung ein Unterhaltungsweg mit einer Breite von 2,5 m vorzusehen“. Die Auflage wird nicht festgesetzt. Das Kreuzungsbauwerk (BWV 2.06) hat eine Lichte Höhe über dem Gelände (Flussufer) von 2 m. Diese Höhe ist keinesfalls ausreichend, um mit Baufahrzeugen zur Gewässerunterhaltung unter der Brücke durchzufahren. Nach den Ergebnissen der Bodenuntersuchungen sind an dieser Stelle bindige Bodenarten in weicher bis breiiger Konsistenz bis zu einer Tiefe von 3,7 m zu finden, die von steifen und darunter halbfesten Tonen unterlagert sind. Der Boden ist daher stark setzungsempfindlich, so dass eine Dammerhöhung zur Schaffung einer für den geforderten Unterhaltungsweg erforderlichen Anhebung der Lichten Höhe der Brücke mit erheblichem bautechnischen und finanziellen Aufwand verbunden wäre. Nach den Angaben des Vorhabensträgers wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim eine Verständigung erreicht, dass die Auflage nicht mehr für notwendig erachtet wird. Die Äußerungen des Vertreters des Wasserwirtschaftsamtes Rosenheim im Erörterungstermin vom 17.04.2007 bestätigen dies. Mit der vorgenannten Begründung wird daher auch dem gleichlautenden Wunsch der Stadt Neumarkt – Sankt Veit nicht entgegen, die sich der ursprünglichen Forderung des WWA Rosenheim nach Bau eines linksseitigen Unterhaltungsweges im Anhörungsverfahren ausdrücklich angeschlossen hat.

3.3.6.2 Begründung 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. Wegen der Beschaffenheit der anstehenden Böden ist in weiten Bereichen der Straße eine Versickerung des Niederschlagswassers in den Einschnitten nicht möglich. Daher sind Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

In den Einschnittsbereichen, wo keine Versickerung des Niederschlagswassers möglich ist, wird das Regenwasser aus der Fahrbahn und der Einschnittsböschung in Einlaufschächten in der Mulde gesammelt und über Rohrleitungen einem Absetzbecken zugeführt. Nach Reinigung wird das Wasser dem jeweiligen Vorfluter bzw. - für den Einschnittsbereich von Bau-km 0+820 bis Bau-km 1+145 – einem Regenrückhaltebecken der Stadt Neumarkt – Sankt Veit zugeführt. Wo nötig wird zwischen Absetzbecken und Vorfluter ein Regenrückhaltebecken zwischengeschaltet.

Die Bemessung der Entwässerungseinrichtungen erfolgt nach den Vorgaben der Richtlinie für die Anlagen von Straßen, Teil: Entwässerung (RAS-Ew), Ausgabe 1987. Die Bemessung wurde mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und der Stadt Neumarkt – Sankt Veit abgestimmt. Benzin- und ölhaltige Substanzen werden durch Leichtstoffabscheider (Tauchwand) zurückgehalten. Zum Schutz vor Hochwasserschäden werden die Becken mit Notüberläufen ausgestattet. Die Becken werden naturnah gestaltet, so dass sie Biotopfunktionen übernehmen können und eine ökologische Vernetzung mit dem sie umgebenden Landschaftsraum möglich ist.

Die Einleitungsstellen sind in Unterlage 13.1 detailliert beschrieben.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer 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 hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

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 zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (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 12,58 ha Fläche 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 Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

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.

3.3.8 Städtebauliche Belange

Städtebauliche Belange sind durch die Planung nicht nachteilig betroffen. Insbesondere hat die Stadt Neumarkt – Sankt Veit bereits bei der Aufstellung des Bebauungsplans für das Allg. Wohngebiet „Schlesierstraße“ die geplante OU Neumarkt mitberücksichtigt. Daher entbehrt auch der im Anhörungsverfahren von Einwender 1061 vorgebrachte Einwand, eine Ortsumgehung neben einem „reinen“ Wohngebiet zu planen sei sicherlich nicht sehr sinnvoll, jeder Grundlage.

3.3.9 Sonstige öffentliche Belange

3.3.9.1 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. wird verwiesen.

3.3.9.2 Wald

Durch das geplante Vorhaben ändert sich die Nutzungsart auf den von der Baumaßnahme betroffenen mit Wald bestockten Flächen. Dies bedarf der Rodungserlaubnis nach Art. 9 BayWaldG, die von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst wird (vgl. Art. 9 Abs. 8 BayWaldG). Dabei sind die Bestimmungen des Art. 9 Abs. 4- 7 sinngemäß zu beachten. Nach Art. 9 Abs. 5 soll die Erlaubnis zur Rodung versagt werden, wenn sie den Waldfunktionsplänen widerspricht oder deren Ziele gefährden würde oder wenn die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses Vorrang vor anderen Belangen einnimmt.

Der vom Vorhaben betroffene Wald liegt in einem waldarmen Bereich. Das öffentliche Interesse an der Walderhaltung im waldarmen Planungsbereich wird im Regionalplan der Region 18 wie folgt verdeutlicht: Der Wald in der Region soll in seinem Bestand erhalten und so bewirtschaftet werden, dass er seine Funktionen bestmöglich erfüllen kann. Ortsnahe Wälder sollen erhalten und möglichst als Erholungswald gestaltet werden. Bei Inanspruchnahme von Waldflächen soll zur nachhaltigen Sicherung ihrer Funktionen und zur Verbesserung des ökologischen Gesamthaushalts gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

Die vom Amt für Landwirtschaft und Forsten (ALF) Fürstenfeldbruck in dessen Stellungnahme vom 31.10.2006 gerügte fehlerhafte Angabe der Rodungsflächen in den Planunterlagen wurde vom Vorhabensträger im Anhörungsverfahren verifiziert. Anstelle der angegebenen Rodungsfläche von ca. 0,1 ha wird tatsächlich eine Fläche von 0,2 ha gerodet. Der Vorhabensträger hat sich verpflichtet, eine flächengleiche

Ersatzaufforstung vorzunehmen. Hinsichtlich des nach Ansicht des ALF als Wald zu bewertenden Gewässerbegleitgehölzes im Konfliktbereich 26 wurde vom Vorhabensträger ausgeführt, dass diese Fläche nicht als Wald im Sinne des Waldgesetzes, sondern als ein Biotop im Sinne des Naturschutzgesetzes bewertet und behandelt wurde. Diese unterschiedliche Bewertung ist jedoch unschädlich, denn die Beseitigung des betreffenden Gehölzes wird jedenfalls im Verhältnis 1:1 ausgeglichen.

Mit den vom Vorhabensträger vorgeschlagenen Flächen zur Durchführung von Ersatzaufforstungen straßenbegleitend auf den Grundstücken Fl.Nrn. 653, 656 und 646, sowie im Anschluss an das Gewässerbegleitgehölz auf Fl.Nrn. 758 und 116/3 der Gemarkung Wolfsberg erklärte sich das ALF im Erörterungstermin vom 17.04.2007 und im Schreiben vom 18.07.2007 (Az RL 145) sowie das Landratsamt Mühldorf a. Inn in den Schreiben vom 23.07.2007 und 31.07.2007 einverstanden. Der Vorhabensträger hat die Einhaltung der im Schreiben des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 31.07.2007 geforderten Auflagen zugesichert (vgl. Schreiben des Staatl. Bauamtes Rosenheim vom 02.08.2007). Mit den unter A.3.6.1 erlassenen Auflagen wird im Übrigen sichergestellt, dass den walddrechtlichen und naturschutzrechtlichen Anforderungen in jedem Fall Genüge getan wird.

3.3.9.3 Denkmalschutz

Nach Angaben des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege sind innerhalb des untersuchten Wirkraumes der Planfeststellungsstrasse keine bekannten Bodendenkmäler unmittelbar betroffen. Südwestlich der Trasse im Bereich der Ortslagen Lamprechten und Wolfsberg liegen jedoch drei mittelalterliche Burgställe (7640/0005, 7640/0011 und 7640/0012). Darüber hinaus sind der nördliche und mittlere Trassenabschnitt der geplanten OU Neumarkt als archäologische Verdachtsfläche ausgewiesen, in der mit dem Vorhandensein von Bodendenkmälern zu rechnen ist. So werden im nördlichen Trassenabschnitt mit großer Wahrscheinlichkeit vorgeschichtliche Siedlungsareale angeschnitten, während im mittleren Trassenabschnitt bis ca. Bau-km 2+500 mit dem Vorhandensein von Altstraßen und Übergängen in den gequerten Talgründen (Teisinger Bach und Rott) zu rechnen ist.

Im Anhörungsverfahren hat das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege gefordert, dass vor Beginn der Baumaßnahme eine sog. „harte“ Prospektion durchzuführen sei, um vorhandene Bodendenkmäler zu erkennen. Dabei müssten im Vorfeld des Baus oder Bau begleitend Sondagen in Form eines konsequenten einstreifigen Oberbodenabtrags entlang der gesamten Verdachtsfläche im nördlichen und mittleren Trassenabschnitt vorgenommen werden. Die Sicherung und Erhaltung von Bodendenkmälern könne am besten durch eine geeignete Überdeckung gewährleistet werden. Nur wenn ein Oberbodenabtrag vorgenommen werden müsse, bei dem bereits mit einer Zerstörung von Bodendenkmälern gerechnet werden muss, komme als milderes Mittel zur gänzlichen Versagung des Eingriffs eine vorherige fachkundige Grabung in Frage. Dem Vorhabensträger sei die Kostentragungspflicht für die Ausgrabung von Bodendenkmälern, die im Zuge der Bauarbeiten an der Ortsumfahrung entdeckt werden, einschließlich der wissenschaftlichen Vor-, Begleit- und Nacharbeiten aufzuerlegen. Denn der Vorhabensträger sei als Veranlasser und damit Zahlungsverpflichteter einer Grabung anzusehen, wenn er in Kenntnis des Vorhandenseins von Bodendenkmälern Planungen für eine Fläche vornimmt und realisiert, in der – wie hier – Bodendenkmäler vermutet werden.

Die Forderungen werden größtenteils zurückgewiesen.

Geeignete Überdeckung

Bodendenkmäler sollen nach Möglichkeit unzerstört und ungestört erhalten bleiben. Nach Auffassung der Regierung könnte eine weitgehende Schonung oder unverehrte Belassung der Denkmäler im Boden im nördlichen und mittleren Trassenbereich nur bei einem Verzicht auf das Vorhaben, durch Wahl einer eindeutig ungüns-

tigeren Wahllinie oder mittels einer nicht vertretbaren Höhenlage der OU Neumarkt erzielt werden. Von den konkurrierenden Belangen setzen sich das öffentliche Interesse am Bau der OU Neumarkt auf der so genannten Plantrasse und weitere Belange außerhalb des Denkmalschutzes hier durch. Die Trassierung der OU Neumarkt ist etwa aus Gründen des Verkehrslärmschutzes und der Einbindung der Straße in das Landschaftsbild (vgl. C.3.3.2.2 und C.3.3.3.2) bereits optimiert, so dass eine Gradientenanhebung abgelehnt wird. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens wurde im Gegenteil häufig eine weitere Absenkung der Gradienten gefordert. Da die Höhenlage der OU Neumarkt nicht nach oben verändert werden kann, kommt also die Anordnung einer Überdeckung, wie gefordert, nicht in Betracht. Auch ein Umfahren der vermuteten Bodendenkmäler wäre nicht vertretbar. Aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit des Vorhabens, zur Trassenführung und zu den Zwangspunkten für die Höhenlage (Gradienten) ergeben sich besondere Rechtfertigungsgründe für die Beeinträchtigungen (Art. 7 DSchG). Auch Art. 141 Abs. 2 BV oder das Übereinkommen von Malta (La Valetta) stehen dieser Zulassung nicht entgegen bzw. geben keine andere Problemlösung vor. Auch der Grundsatz in Teil B III Ziff. 5.1.7 des Landesentwicklungsprogrammes Bayern (LEP) vom 8.8.2006, wonach die Erhaltung von Bodendenkmälern als unterirdische Archive und Geschichtsquellen anzustreben ist, verbietet hier die Beeinträchtigung nicht, weil er Ausnahmen „aus übergeordneten Gründen“, die hier vorliegen, zulässt. Man kann dem Straßenbaulastträger das Recht zu einem bedarfsgerechten Bau der Bundesstraße bei Abwägung aller maßgeblichen Belange nicht absprechen. Die denkmalrechtliche Erlaubnis wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt.

Prospektion, Dokumentation, Ausgrabung, Kostentragung

Die geforderten Auflagen können nur teilweise angeordnet werden. Es trifft zu, dass eine Dokumentation das Denkmal nicht ersetzen kann, weil dieses an seiner Lage im Boden grundsätzlich erhalten werden soll. Dies gilt insbesondere für sog. unbewegliche Denkmäler, bei denen der Boden selbst das Denkmal darstellt. Der Erforschung und Auswertung kommt jedoch besondere Bedeutung zu, bevor ein Denkmal zerstört wird (LEP). Deshalb ist dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege der Baubeginn rechtzeitig mitzuteilen, damit vermutete Bodendenkmäler vor Baudurchführung in Abstimmung mit einem Vertreter/einer Vertreterin des Landesamtes vor Ort aufgespürt und ggf. genau vermessen und dokumentiert werden können (A 3.1.4). Auf Art. 8 Abs. 2 Bayer. Denkmalschutzgesetz wird hingewiesen. Für die vorgeschlagene Kostenregelung nach dem sog. Verursacherprinzip fehlt jedoch die Rechtsgrundlage, denn weder das Bayerische Denkmalschutzgesetz (Art. 7 und 8) noch das genannte Abkommen von Malta (La Valetta) sehen diese Kostentragung direkt so vor. Auf die Frage, ob dieses Abkommen, das die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, überhaupt unmittelbar geltendes Recht eines Bundeslandes darstellen kann, und auch von der Verwaltung beachtet werden muss, braucht deshalb nicht eingegangen zu werden. Als allgemeiner Rechtsgrundsatz gilt das Verursacherprinzip nicht, sondern es gibt Ansprüche nur, falls dies der Gesetzgeber im jeweiligen Gesetz entweder ausdrücklich oder zumindest konkludent so anordnet (BGH vom 20.11.1971, VkB1 1971, 491, und vom 5.11.1982, VkB1 1983, 87). Auch aus dem vom Bayer. Landesamt für Denkmalpflege im Anhörungsverfahren genannten Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 4.6.2003 Az. 26 B 00.3684 kann keine Rechtsgrundlage für die geforderte Anordnung gezogen werden, denn dieses Urteil beruht maßgeblich auf den Verpflichtungen der Gemeinde, die sich aus Art. 141 Abs. 2 Bayerische Verfassung und Art. 21 und 22 DSchG ergeben, und kann deshalb nicht analog zu Lasten der Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger verwendet werden. Die Anordnung einer „harten“ Prospektion auf Kosten des Vorhabensträgers ist daher abzulehnen.

Somit kann im Ergebnis nur darauf hingewiesen werden, dass bisher im Zuge anderer Straßenbaumaßnahmen die Straßenbauverwaltung mit den Bodendenkmalschutzbehörden einigermaßen befriedigende Ergebnisse erzielen konnte. Deshalb

ist auch im Falle der OU Neumarkt eine Lösung bei der Baudurchführung zu erwarten, die den Belangen des Bodendenkmalschutzes soweit wie möglich entspricht.

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 12,58 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. 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.

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

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Wird eine größere Anzahl von Betrieben in ihrer Existenz gefährdet, so sind damit nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern auch öffentliche Belange (z. B. Strukturveränderung eines landwirtschaftlich geprägten Gebiets) berührt (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.10.1990, Az. 4 C 25/90 – juris, Rn. 17).

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Haupterwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte betriebsbedingt effektiv eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage für den Betriebsinhaber dar. Reine Pachtbetriebe scheiden 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 7500 € 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 Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe, Nebenerwerbsbetriebe 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 än-

dem. 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. Bei einem Betrieb ergeben sich besondere Schwierigkeiten durch die sehr nahe an die Hofstelle heranreichende Trassenführung. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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

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.

Die Frage, ob Lärmschutzauflagen erforderlich sind, wurde bereits unter C 3.3.4 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 Übernahmespflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung. Im Verlauf des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger in Einzelfällen die Übernahme von Restflächen zugesichert. Wo dies geschehen ist, ist auf entsprechende Forderungen von Einwendern nicht mehr einzugehen.

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.

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

§ 8 a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

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

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

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

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten an-

liegender 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 § 8 a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.1.2.5 Wertminderungen

Einwendungsführer haben geltend gemacht, dass der Wert ihrer Grundstücke, Betriebe oder Gebäude durch die Nähe der Baumaßnahme gemindert wird. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Entschädigungen können hierfür mangels Rechtsgrundlage nicht geleistet werden. Entschädigungen für passive Lärmschutzmaßnahmen im Sinne von § 42 BImSchG sind nicht zu leisten, weil die einschlägigen Grenzwerte an keinem relevanten Gebäude überschritten werden. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit des Eigentums und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Enttäuschte Hoffnungen, Chancen und der Verlust von reinen Lagevorteilen, die den Wert eines Grundstücks beeinflussen können, sind nicht entschädigungspflichtig. Über die Entschädigung für Lärmbeeinträchtigungen, die auf den unmittelbaren Entzug von Eigentumsflächen zurückzuführen sind (sog. Parallelverschiebungstheorie), ist im Planfeststellungsbeschluss nicht zu entscheiden. Die Entscheidung über solche enteignungsrechtliche Entschädigungen bleibt einem nachfolgenden Enteignungsverfahren vorbehalten.

3.4.1.2.6 Schutzzaun oder Lärmschutzwall im Bereich von Bau-km 0+700 bis Bau-km 0+840

Die Errichtung eines Schutzzauns im Bereich des Regenrückhaltebeckens bei Bau-km 0+800 wird dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt. Die geplante Straße weist in diesem Streckenabschnitt keine Besonderheiten auf, die eine erhöhte Abkommenswahrscheinlichkeit von Fahrzeugen und damit eine Gefahr für das angrenzende Becken vermuten lassen. Die allgemeine Abschirmung einer Bundesstraße auf freier Strecke gegenüber spielenden Kindern oder Jugendlichen ist nicht üblich. Eine über die normale - bei Straßen immer anzunehmende - Gefährdungssituation hinausgehende atypische erhöhte Gefährdungslage für Kinder ist nicht ersichtlich. Unabhängig davon sind jedoch Schutzplanken auf der Länge der in der Planung enthaltenen Amphibienleiteinrichtungen in diesem Streckenabschnitt vorgesehen (vgl. Unterlage 12.3, Blatt 1, Maßnahme S1), die gleichzeitig ein unbeabsichtigtes Betreten der Straße durch spielende Kinder verhindern können.

Die geforderte Anlegung eines Lärmschutzwalles anstelle eines Schutzzaunes kann auch nicht angeordnet werden, denn auch die Kumulation beider Begründungen rechtfertigt die geforderte Anordnung nicht. Weder aus Sicherheitsgründen noch aus Lärmschutzgründen sind Schutzmaßnahmen erforderlich. Zwar könnte durch den Wall neben der Abschirmung der Straße zugleich die weitere Verringerung der Lärmbelastung der Anwohner erreicht werden. Weil jedoch die einschlägigen Lärmgrenzwerte bereits durch die gewählte Trassierung unterschritten werden, ist die darüber hinausgehende Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich. Da bei der Baumaßnahme Überschussmassen nicht anfallen, müssten zur Errichtung eines Lärmschutzwalles finanzielle Aufwendungen getätigt werden, die dem Vorhabensträger im konkreten Fall nicht zumutbar sind. Im Erörterungstermin vom 17.04.2007 hat der Vorhabensträger im Übrigen darauf hingewiesen, dass die

Errichtung eines Lärmschutzwalles wegen der engen Nachbarschaft des Beckens zur geplanten Straße technisch nicht realisierbar sein würde, ohne das Becken zu überbauen. Zudem würde ein Wall die vorgesehenen Amphibienleiteinrichtungen unwirksam machen. Es müssten weitere Amphibientunnel unter dem Wall errichtet werden. Als aktive Lärmschutzmaßnahme käme allenfalls eine Lärmschutzwand in Frage, deren Kosten sich allerdings nach Angaben des Vorhabensträgers bei ca. 300 € pro Quadratmeter bewegen dürften und wirtschaftlich nicht zumutbar sind.

3.4.1.2.7 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder 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 (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.4.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Den Gemeinden, in denen der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden Einsicht nehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der jeweiligen Gemeinde mitgeteilt. Den Einwendungsführern, denen wir den Planfeststellungsbeschluss schriftlich zustellen, bzw. ihren Rechtsanwälten, werden wir die Nummern direkt mitteilen.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Planungsvarianten, Ausbaustandard und befürchteter Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen gehen wir im Folgenden nicht mehr gesondert ein. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder die über die Verweisung auf die unter C.3.4.1 enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen.

3.4.2.1 Mandanten der Rechtsanwaltskanzlei Labbé & Partner

3.4.2.1.1 Einwender 2001

Zur Forderung nach Übernahme der Restfläche aus dem Grundstück Fl.Nr. 707 Gmkg. Wolfsberg wird auf C.3.4.1.2.1 verwiesen. Der Einwender macht geltend, er könne derzeit das in seinem Eigentum stehende Grundstück Fl.Nr. 927 Gmkg. Wolfsberg an den Eigentümer des benachbarten Grundstücks Fl.Nr. 361/3 Gmkg. Feichten verpachten, da dessen Grundstückszufahrt über die Flurnummer 927 verläuft. Durch die geplante OU Neumarkt entfalle die bestehende Zufahrt und damit der Anreiz für den Nachbarn, die Pacht fortzusetzen. Der Nachbar erhalte eine eigene Ersatzzufahrt von der B 299 her. Gleichzeitig entfalle mit der derzeit bestehenden Zufahrt die innere Erschließung des im Eigentum des Einwenders stehenden Grundstücks Fl.Nr. 932 Gmkg. Wolfsberg. Er beantragt daher, eine Erschließung zum Grundstück Fl.Nr. 932 vom nördlichen Ende des dort (Höhe Bau-km 0+340) in der Planung vorgesehenen Wirtschaftsweges anzulegen.

Die Planung sieht eine Ersatzzufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 927 über die benachbarten Grundstücke der Gemarkung Feichten, Fl.Nrn. 361/2 und 361/3 vor, die dinglich gesichert wird. Der Einwender erleidet keinen Rechtsnachteil. Der Vorhabensträger hat angeboten, das restliche Grundstück Fl.Nr. 927 vom Einwender zu erwerben. Hinsichtlich der Erschließung des Grundstücks Fl.Nr. 932 ist festzustellen, dass bereits derzeit keine rechtlich gesicherte Erschließung gegeben ist und daher die Straßenplanung keinen zu bewältigenden Konflikt auslöst. Dem Vorhabensträger kann daher keine Verpflichtung auferlegt werden, die beantragte Erschließung herzustellen.

3.4.2.1.2 Einwender 2002

Für den Mandanten wurde im Schreiben vom 30.10.2006 ausdrücklich darauf hingewiesen, dass keine Einwendungen gegen die Planung der OU Neumarkt erhoben werden. Gebeten wurde, nach einer geeigneten Lösung zur Ersatzerrichtung des dritten Fahrsilos des Mandanten, das durch die Planung wegfällt zu suchen.

Im Erörterungstermin vom 17.04.2007 hat der Vorhabensträger hierzu folgende Zusage abgegeben: Wenn die Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 1126 erworben werden kann, wird die Fläche dem Einwender 2002 zum Kauf oder Tausch angeboten.

3.4.2.1.3 Einwender 2004

Der Einwender wendet sich gegen den Umweg, den er zur Erreichung der in seinem Eigentum befindlichen Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 566 Gmkg. Wolfsberg zukünftig bewältigen muss. Zudem fordert er für sein Grundstück Fl.Nr. 538 Gmkg. Wolfsberg eine geeignete Ersatzzufahrt. Hinsichtlich seiner Grundstücke Fl.Nrn. 713 und 627/3 Gmkg. Wolfsberg wurde vorgetragen, sie seien nicht mehr wirtschaftlich.

Auf unsere Ausführungen unter C.3.4.1.2.1 und C.3.4.1.2.3 wird verwiesen. Der für den Einwender zukünftig erforderliche Umweg, um über den neuen ÖFW BWV Nr. 1.20 zu seinem Restgrundstück Fl.Nr. 566 zu gelangen, erscheint nicht unzumutbar (ca. 300 m einfache Strecke). Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin vom 17.04.2007 zugesagt, die Zufahrt so auszugestalten, dass das Zufahren mit landwirtschaftlichem Gerät rechtlich gesichert ist. Die geforderte Ersatzzufahrt zum Grundstück Fl.Nr. 538 erfolgt zukünftig von der GVS über das Bauwerk mit der Verzeichnisnummer 1.22 (BWV 1.22).

3.4.2.1.4 Einwender 2006

Die östlich der OU Neumarkt verbleibende Restfläche aus seinem Grundstück Fl.Nr. 646 Gmkg. Wolfsberg hat zukünftig keine Erschließung mehr. Daher wurde gefordert, den Vorhabensträger entweder zur Herstellung einer ausreichenden Erschließung oder zur Übernahme dieser Teilfläche als unwirtschaftliche Restfläche zu verpflichten.

Auf die Ausführungen unter C.3.4.1.2.1 wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin den Erwerb der östlichen Restfläche des Grundstücks Fl.Nr. 646 angeboten.

3.4.2.1.5 Einwender 2008

Der Einwender 2008 rügt die in der Planung vorgesehene breitflächige Versickerung über Bankette und Böschungen im Bereich seines Grundstücks Fl.Nr. 765 Gmkg. Wolfsberg. Im Bereich anderer Eigentumsflächen an der B 299 (alt) komme es immer wieder zu Schwierigkeiten, da dort das Wasser stehen bleibe.

Wir halten das Entwässerungskonzept des Vorhabensträgers für genehmigungsfähig. Sowohl das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim als auch das Landratsamt Mühlendorf a. Inn haben dem Konzept zugestimmt. Die breitflächige Versickerung über die Bankette und Böschungen befindet sich in Übereinstimmung mit den einschlägigen Richtlinien. Im Bereich des Grundstücks Fl.Nr. 765 ist zudem ein Stehenbleiben des Wassers auch deshalb nicht zu befürchten, weil das Wasser aufgrund der Hanglage des Grundstücks dem Gefälle folgend ins Tal abfließen wird. Eine Vergleichbarkeit der befürchteten Situation an der B 299 (neu) mit der geschilderten derzeitigen Situation an der B 299 (alt) ist aus der Einwendung nicht ersichtlich.

3.4.2.1.6 Einwender 2010

Der Einwender rügt die Gradienten der OU Neumarkt im Bereich von „Straß“. Die Höhenlage der Ortsumfahrung führe dazu, dass das in unmittelbarer Nähe zu seiner Hofstelle geplante Überführungsbauwerk der GVS (Straß – Neumarkt) so weit über das anstehende Gelände herausrage, dass es zu erheblichen Beeinträchtigung und Restwertminderungen des Anwesens komme. Das Anwesen werde zwischen der GVS im Westen und der OU Neumarkt im Süden „eingekesselt“. Die Dammlage der B 299 (neu) führe zudem dazu, dass das Grundstück durch sich dort aufstauendes Oberflächenwasser beeinträchtigt werde. Der Damm entfalte eine Riegelwirkung für Wasser, das vom nördlichen Einzugsbereich des Grundstücks Fl.Nr. 1127 Gmkg. Wolfsberg zur B 299 (neu) fließt und sich dort bis in den Bereich der Hofstelle zurückstauen könnte. Daher sei eine Versicker- bzw. Abflussmöglichkeit zu schaffen.

Zur Notwendigkeit der Gradienten verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C.3.3.3.2. Daneben ist darauf hinzuweisen, dass die Überführung der GVS nach Angaben des Vorhabensträgers zur Minimierung der Beeinträchtigung des Anwesens des Einwenders so weit wie möglich nach Westen verschoben worden ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass das Gelände vom Anwesen zum Überführungsbauwerk hin steil abfällt. Der höchste Punkt der Überführung liegt auf 489,5 ü. NN. Das Wohnhaus hat eine Bodenhöhe von 487,5 ü. NN. Eine „herausragende“ Höhe des Überführungsbauwerks im Verhältnis zum Wohnhaus ist nicht zu erwarten. Zudem wird es wegen der Wirtschaftsgebäude und Garagen südlich und westlich des Wohnhauses kaum möglich sein, vom Wohnhaus aus die OU Neumarkt oder das Überführungsbauwerk zu sehen. Der befürchtete Aufstau von Oberflächenwasser auf der Fl.Nr. 1127 bis zur Hofstelle ist realistisch nicht zu erwarten. Nach den Angaben des Vorhabensträgers und den Untersuchungen zu den Böden ist davon auszugehen, dass das Wasser eher gut versickert werden kann. Mit massiven Wasserabflüssen über die Fl.Nr. 1127 ist nicht zu rechnen. Kommt es zu Abflüssen, ist zu berücksichtigen, dass das Anwesen des Einwenders 4 m höher liegt als der Kreuzungspunkt der GVS mit der OU Neumarkt. Insgesamt gibt es einen Höhenunterschied bis zur Rott von 30 m. Das Wasser wird dem Gefälle folgend ins Tal abfließen. Ein Aufstau zurück bis zur Hofstelle ist nicht zu erwarten. Wasser, das theoretisch am Straßendamm aufgestaut werden könnte, kann entlang der OU Neumarkt ins Tal abfließen, da das Widerlager des Überführungsbauwerks der GVS genügend weit vom Straßrand abgesetzt ist, dass oberflächlich abfließendes Wasser ungehindert und ohne Rückstau abfließen kann. Der Vorhabensträger hat dazu im Erörterungstermin fol-

gende Zusage abgeben: Durch entsprechende Geländemodellierung wird gewährleistet, dass oberflächlich abfließendes Wasser entlang der Bundesstraße unter dem Bauwerk der GVS hindurch geführt und schadlos abgeleitet werden kann.

3.4.2.1.7 Einwender 2101

Der Einwender 2101 rügt, dass er durch die Planung in seiner landwirtschaftlichen Existenz gefährdet werde. Er begründet diese Rüge mit dem Verlust von ca. 10% seiner landwirtschaftlich genutzten Eigenfläche (unter Einbeziehung unwirtschaftlicher Restflächen) und der Beeinträchtigung der Hofstelle wegen deren „Umzingelung“ von Straßen bzw. Gewässern. Die Zukunftsfähigkeit des Betriebes und damit dessen Konkurrenzfähigkeit werde zerstört. Der Einwender fordert die Wahl einer Trasse, die seinen Betrieb flächenmäßig umfassend verschont. Für den Fall, dass das Vorhaben in der geplanten Form durchgeführt werde, hat der Einwender zahlreiche Hilfsanträge formuliert.

Der Antrag bzw. die Hilfsanträge werden abgelehnt. Zur Begründung wird auf die Ausführungen an anderer Stelle des Beschlusses verwiesen (z. B. C.3.3.2.2, C.3.3.2.3, C.3.3.2.4.1, C.3.3.3.3). Hier wird nur noch auf die Hilfsanträge des Einwenders eingegangen, die nicht bereits an anderer Stelle behandelt wurden. Der Einwender beantragt hilfsweise die Ablösung und Umsiedlung der gesamten Hofstelle auf Kosten des Vorhabensträgers. Dem Einwender sei Ersatzland in hofnächster Nähe zur Verfügung zu stellen, hilfsweise sei eine Entschädigung für die Wertminderung der Hofstelle dem Grunde nach zuzuerkennen und dies im Planfeststellungsbeschluss mittels Auflage abzusichern. Zudem sei der Vorhabensträger zu verpflichten, unwirtschaftliche Restflächen auf Verlangen des Einwenders entweder gegen angemessene Entschädigung oder gegen Bereitstellung von Ersatzland zu übernehmen.

Die Planung führt zu keiner Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs des Einwenders. Weder die Flächeninanspruchnahme zum Zwecke des Straßenbaus noch die „Umzingelung“ der Hofstelle geben Anlass für eine abweichende Beurteilung. Die durch die Planung erforderlich werdende Inanspruchnahme seiner landwirtschaftlichen Flächen beträgt ca. 16.710 m² dauerhaft und damit ca. 7,9 % bezogen auf die Eigentumsflächen. Die Inanspruchnahme beträgt ca. 5,5 % bezogen auf die betriebliche Gesamtfläche (einschließlich Pachtflächen). Die Rechtsprechung geht davon aus, dass nach allgemeiner Erfahrung planbedingte Flächenverluste bis etwa 5 % einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb in der Regel nicht gefährden (vgl. BayVGh, Urt. v. 19.10.2003, Az. 8 A 93.40002 – juris). Der durch die OU Neumarkt bedingte Flächenentzug ist zunächst einmal größer. Nach der Rechtsprechung dürfen indes verbindliche Ersatzflächenangebote des Vorhabensträgers im Rahmen der Prüfung der Existenzgefährdung berücksichtigt werden. Der Vorhabensträger verfügt über einige landwirtschaftliche Grundstücke, die er dem Einwender als geeignetes Tauschland zur Verfügung stellen kann. Entsprechende Angebote hat er dem Einwender bereits übermittelt. Es handelt sich dabei um folgende Grundstücke: Fl.Nr. 8/4 Gmkg. Feichten (16.400 m², Acker); Fl.Nr. 191 Gmkg. Feichten (27.017 m², Acker); Fl.Nr. 171 Gmkg. Feichten (10.190 m², Acker); Fl.Nr. 172 Gmkg. Feichten (10.730 m², Acker); Fl.Nr. 172 Gmkg. Feichten (3.950 m², Acker); Fl.Nr. 174 Gmkg. Feichten (2.590 m², Grünland); Fl.Nr. 925 Gmkg. Wolfsberg (7.579 m², Grünland); Fl.Nr. 941 Gmkg. Wolfsberg (15.147 m², Acker). Die Flächengröße des dem Vorhabensträger zur Verfügung stehenden Ersatzlandes übertrifft den Flächenverlust des Einwenders um ein Vielfaches. Die Auflage A.6.1 gewährleistet, dass der Vorhabensträger dem Einwender ausreichend Ersatzland vorhält, um den Eintritt der Existenzgefährdung zu verhindern. Da der Vorhabensträger, wie soeben dargelegt, bereits über sehr viele geeignete Ersatzgrundstücke verfügt, kann auf die (verbindliche) Benennung eines einzelnen Grundstücks als Ersatzland verzichtet werden. Damit würden nur die bereits laufenden Verhandlungen zwischen dem Vorhabensträger und dem Einwender unnötig erschwert.

Die vom Einwender befürchtete „Umzingelung“ der Hofstelle hat keine Auswirkung auf die Zukunftsfähigkeit des Betriebes. Die hofnahe Beweidung auf Flächen westlich der geplanten OU Neumarkt bleibt weiterhin möglich. Die Ortsumfahrung kann beim Bauwerk BWV 2.05 gefahrlos von Menschen und Tieren unterquert werden. Die Durchfahrtsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Maschinen ist ebenfalls gesichert. Zuzugestehen ist, dass die derzeitige Lage der Hofstelle zwischen der St 2086 und dem Teisinger Bach durch die geplante OU Neumarkt weiter eingeschränkt wird. Die bestehende Erdgasleistung mit ihrem Schutzstreifen erschwert die Bebaubarkeit des Grundstücks zusätzlich. Allerdings ist das Hofgrundstück mit seinen ca. 3 ha so groß, dass eine vernünftige weitere Entwicklungsmöglichkeit auch nach Fertigstellung der Ortsumfahrung bestehen bleibt. Abzustellen ist in diesem Zusammenhang auf objektivierte Maßstäbe. Bei wirtschaftlich vernünftiger Betriebsführung kann anstelle der baulichen Erweiterung des Betriebes auch der Abriss oder der Umbau bestehender unwirtschaftlicher Betriebsteile sinnvoll sein. Nach den Feststellungen des Amtes für Landwirtschaft und Forsten (ALF) Töging liegt der Schwerpunkt der wirtschaftlichen Tätigkeit des Einwenders bei einem mittleren Jahresbestand von ca. 33 Milchkühen mit entsprechender Nachzucht und Bullenmast im Bereich der Rinderhaltung. Der Betrieb verfügt über eine Milchreferenzmenge von 146.000 kg. Betriebsgröße und Tierbesatz haben sich in den letzten Jahren kaum verändert. In den Jahren 2006/2007 hat der Einwender einen Jungvieh- und Mastbullenstall mit insgesamt 51 Rinderplätzen neu errichtet. Dieser Stall liegt in der Verlängerungsachse des bereits vorhandenen Anbindestalles für Milchkühe (vgl. Schreiben des ALF vom 27.06.2007). Im Schreiben vom 30.07.2007 hat das ALF Töging zu den künftigen baulichen Erweiterungs- und Entwicklungsmöglichkeiten festgestellt, dass der Einwender einen für die zukunftsorientierte Bewirtschaftung erforderlich werdenden Ersatz des derzeit vorhandenen Anbindestalles durch einen Laufstall durch den Umbau des vorhandenen Anbindestalles schaffen kann. Eine Erweiterung des Betriebes auf neue Flächen ist hierfür nicht notwendig. Eine konkrete Absicht zur Erweiterung des Betriebs hat der Einwender gegenüber der Regierung nicht geäußert. Eine Aussiedlung hält auch das ALF Töging für derzeit nicht notwendig.

Für die beantragte Ablösung und Umsiedlung des Hofes gibt es keine rechtliche Begründung.

3.4.2.2 Mandantschaft der Rechtsanwaltskanzlei Paluka Sobola & Partner

3.4.2.2.1 Einwender 2201

Der Einwender 2201 betreibt nach seinen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb im Haupterwerb und eine Biogasanlage. Eine zukünftige Erweiterung beider Betriebsteile sei wirtschaftlich notwendig und daher bereits heute absehbar. Durch die Straßenplanung sei diese Betriebserweiterung jedoch ausgeschlossen. Die Hofstelle sei bereits derzeit durch die St 2086 im Norden und die Rott im Süden und Osten von einer weiteren Entwicklungsmöglichkeit abgeschnitten. Die OU Neumarkt versperre nun auch die letzte Entwicklungsmöglichkeit Richtung Westen, weil sie die Fl.Nr. 675 durchschneide. Gleichfalls führe das geplante Regenrückhaltebecken (BWV 3.08) sowie der dort hinführende Weg (BWV 1.18) entlang der Rott zu einer Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeit. Zudem mache der Weg die Erfüllung der Auflage Nr. 19 des Baugenehmigungsbescheides für die Errichtung der Biogasanlage des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 16.08.2005 (Az. 35-10136/05) unmöglich, denn die beauftragte Pflanzung auf der Fl.Nr. 675 entlang der Rott könne nun nicht mehr umgesetzt werden. Der Einwender wendet sich daneben auch gegen die Inanspruchnahme aller übrigen Eigentumsflächen, die er zur Produktion der für das Betreiben der Biogasanlage erforderlichen Pflanzen ebenso benötige, wie für seine Bullenmast. Es entstünden unwirtschaftliche Restflächen, die zudem über Umwege angefahren werden müssten.

In Abwägung der privaten Belange des Einwenders und der für die OU Neumarkt sprechenden öffentlichen Belange setzen sich letztere durch. Im Hinblick auf die eingewandten entstehenden unwirtschaftlichen Restflächen und die Umwege wird auf C.3.4.1.2.1 und C.3.4.1.2.3 verwiesen. Dass durch die Straßenplanung die Erweiterung des Betriebes, insbesondere der Biogasanlage, ausgeschlossen werde, kann von der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Zunächst ist festzuhalten, dass der Einwender nach den Erkenntnissen der Regierung derzeit keine konkrete Erweiterung des Betriebes betreibt. Aber auch die theoretische Erweiterungsmöglichkeit wird durch die Straßenplanung nicht unmöglich gemacht. Der Grunderwerbsplan (Unterlage 14.1, Blatt 5) zeigt, dass die OU Neumarkt so weit von der Hofstelle abgerückt ist, dass auch eine Erweiterung der Biogasanlage grundsätzlich möglich wäre. Die vom Einwender während des laufenden Planfeststellungsverfahrens vorgenommene Erweiterung seiner Biogasanlage wurde im Grunderwerbsplan bereits berücksichtigt. Im Plan ist der derzeitige Bestand der Biogasanlage als (zum Zeitpunkt der Planaufstellung) „gepl. Biogasanlage“ bereits eingezeichnet. Es ist nicht ausgeschlossen, dass im Rahmen eines zukünftigen Baugenehmigungsverfahrens für eine zusätzliche Erweiterung der Biogasanlage die Zustimmung zur Baugenehmigung gemäß § 9 Abs. 2 FStrG durch die zuständige Straßenbaubehörde erteilt werden kann, falls die Anlage in die Baubeschränkungszone hineinragen müsste. Gleiches gilt sogar für den Fall, dass die Anlage in die Bauverbotszone (20 m) hineinragen müsste (vgl. §§ 9 Abs. 1, Abs. 8 FStrG). Denn die Sichtverhältnisse scheinen – vorbehaltlich der Prüfung einer konkret beantragten Erweiterung – in Annäherung des Kreisverkehrs nicht gegen die Erteilung einer Zustimmung/Ausnahme zu sprechen. Einzig der Verkehr aus Neumarkt kommend benötigt im Kreisverkehr die Sicht nach links. Hier genügt wohl bereits eine kurze Sichtweite, denn die Geschwindigkeit der Verkehre im Kreisverkehr wird niedrig sein. Im Übrigen steht in Blickrichtung bereits ein Strommast (vgl. Unterlage 14.1, Blatt 5 – blaues Feld). Es ist zu vermuten, dass eine räumlich dahinter liegende erweiterte Biogasanlage zu keinen zusätzlichen Einschränkungen der Sicht führen würde. Hier zeigt sich übrigens auch der Vorteil einer Kreisverkehrslösung für die privaten Belange des Einwenders. Er hat im Anhörungsverfahren einen Kreisverkehr abgelehnt und stattdessen eine teilplanfreie Lösung bzw. eine höhengleiche Kreuzung gefordert. Auf die in C.3.3.2.4.1 enthaltene Begründung für die Kreisverkehrslösung wird verwiesen. Zudem würde eine teilplanfreie Lösung einen im Vergleich zur vorliegenden Planung zusätzlichen Grunderwerb vom Einwender erforderlich machen. Die Bundesstraße würde nämlich in diesem Planfall etwa 7 m im Damm liegen. Das bedeutete, dass die Trassenbreite einschließlich der erforderlichen Böschungen etwa 37 m und nicht wie vorliegend ca. 16,5 m betragen würde. Die Zerschneidung von „Furth“ wäre ungleich gravierender. Eine höhengleiche Kreuzung würde erhöhte Anforderungen an die Sichtweite stellen und damit von vorneherein die Erteilung einer Zustimmung/Ausnahme in o. g. Sinne erschweren.

Eine Einschränkung der betrieblichen Entwicklungsmöglichkeiten durch das Regenrückhaltebecken (BWV 3.08) und den dorthin führenden Weg (BWV 1.18) steht ebenfalls nicht zu befürchten. Die Erweiterung des derzeitigen Betriebes in Richtung Rott hat bereits der Einwender selbst für unmöglich erachtet (s. o.). Die Erfüllung der Auflage Nr. 19 des Baugenehmigungsbescheides des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 16.08.2005 (Az. 10136/05) bleibt für den Einwender weiterhin möglich. Die darin geforderte Bepflanzung entlang der Rott kann trotz des Baus der OU Neumarkt vorgenommen werden, denn zwischen dem geplanten Weg (BWV 1.18) und der Rott bleibt ein 5 m breiter Uferstreifen frei, auf dem Gehölze wachsen können. In Unterlage 12.3, Blatt 1 ist auf dieser Fläche die Anlage von Landschaftsrasen, von Baum- und Strauchpflanzungen und von Sukzessionsflächen als Gestaltungsmaßnahme GR vorgesehen. Die Realisierung dieser Gestaltungsmaßnahme durch den Straßenbaulastträger verhindert nach Ansicht des Landratsamtes nicht die Erfüllung der Auflage aus dem Baugenehmigungsbescheid (vgl. Schreiben des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 31.07.2007). Auch wenn die Gestaltungsmaßnahme nicht in

Widerspruch zur Erfüllung der Auflage steht, so ist es dennoch denkbar, dass durch die Anlegung des Weges (BWV 1.18) die in Erfüllung der Auflage des Baugenehmigungsbescheides durch den Einwender angelegte Bepflanzung überbaut und damit beseitigt wird. Um diesen möglichen Verlust an naturschutzrechtlicher Ausgleichsfläche zu verhindern, hat der Vorhabensträger im Einvernehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde zugesagt, einen Ausgleich hierfür auf dem Grundstück Fl.Nr. 646 der Gemarkung Wolfsberg in einer Größenordnung zu schaffen, die jedenfalls der Ausgleichsfläche entspricht, deren Schaffung dem Einwender aufgegeben war (vgl. Schreiben des Staatl. Bauamtes Rosenheim vom 02.08.2007). Damit wird in jedem Fall der Auflage Nr. 19 des Baugenehmigungsbescheides des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 16.08.2005 Rechnung getragen (vgl. Schreiben des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 31.07.2007).

Die im Erörterungstermin vom 17.04.2007 diskutierte Verlegung des Beckens und des zuführenden Weges auf die Westseite der OU Neumarkt, drängt sich nicht als zwingend vorzugswürdig auf. Die Flächeninanspruchnahme könnte dadurch nicht verringert werden. Dem Einwender wäre der Flächenverlust auf der Westseite der OU Neumarkt zwar lieber als auf seinem Grundstück Fl.Nr. 675 östlich der Ortsumfahrung, allerdings verhindert, wie soeben dargelegt, die vorliegende Planung nicht die weitere Entwicklung seines Betriebes. Die Zufahrt zum Becken westlich der OU Neumarkt würde auf dem Weg südlich der St 2086 (BWV 1.16) im Bereich des Kreises zu Begegnungen von motorisiertem Verkehr des Straßenunterhaltungsdienstes und nicht motorisiertem Verkehr führen, was Konfliktpotenzial in sich bergen würde.

Die vom Einwender befürchtete Gefährdung der in Anhang IV der FFH-RL aufgelisteten Tierart Zauneidechse (*Lacerta agilis*) wird nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers nicht eintreten (vgl. Anlage „Faunistischer Fachbeitrag Europäischer Artenschutz“ zu Unterlage 12.1, Seite 8/9). Der Bereich des Bahndammes, der von der OU Neumarkt gequert wird, ist wegen der überwiegenden Bestockung mit Gehölzen oder Hochstauden als Lebensraum für diese Art suboptimal. Durch eine entsprechende Brückenplanung wird die Vernetzungsbeziehung der beiden vorhandenen Teilpopulationen aufrechterhalten.

3.4.2.3 Nicht rechtsanwaltlich vertretene Einwender

3.4.2.3.1 Einwender 1011

Der Einwender fordert die Abrückung des geplanten ÖFW (BWV 1.11) um drei Meter von seinem Grundstück Fl.Nr. 806/5 Gmkg. Wolfsberg. Zudem müsse für diesen Weg eine Durchfahrtssperre für Kraftfahrzeuge angeordnet werden.

Die Forderungen sind abzulehnen, denn der geplante ÖFW wird außerhalb des Grundstücks des Einwenders auf einem Grundstück der Stadt Neumarkt – Sankt Veit angelegt. Ein Abrücken hätte zur Folge, dass neu in ein privates Grundstück Fl.Nr. 707 Gmkg. Wolfsberg eingegriffen werden müsste, ohne dass für die geforderte Abrückung ein sachlicher Grund ersichtlich ist. Eine Entscheidung über die Anordnung einer Durchfahrtssperre auf dem Weg bleibt der zuständigen Verkehrsbehörde vorbehalten. Gleiches gilt für die ebenfalls beantragte Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der OU Neumarkt im Bereich der „Jaudstraße“.

3.4.2.3.2 Einwender 1064 - 1066

Die Einwender wenden sich gegen einen angeblich ersatzlosen Eingriff in ein seit über 100 Jahren ausgeübtes Geh- und Fahrrecht zwischen dem Grundstück Fl.Nr. 1053 Gmkg. Niederbergkirchen und den Grundstücken Fl.Nrn. 582 und 586 Gmkg. Wolfsberg. Im Erörterungstermin vom 17.04.2007 konnte die Regierung vom Einwender 1065 erfahren, dass es sich bei dem betroffenen Recht um „den Weg zwischen Furth und Straß“ handeln soll. Dinglich oder obligatorisch sei das Recht nicht gesichert. Es bestehe Gewohnheitsrecht. Der Einwand wird zurückgewiesen. Der

Eingriff in das öffentliche Wegenetz, zu dem die Verbindungsstraße zwischen „Furth“ und „Straß“ gehört, verletzt keine privaten Rechtspositionen. Auch sonst ist eine Verletzung privater Rechte nicht ersichtlich. Die angegebenen Grundstücke werden von der Planung nicht berührt.

3.5 Gesamtergebnis

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

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der OU Neumarkt ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung nach Fernstraßengesetz folgen aus § 2 Abs. 6 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6 a FStrG eingreift.

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

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der OU Neumarkt ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl 2005 I Seite 201) i. V. m. dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl. I 2004, S. 2574 – Beilage als Faltblatt) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

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 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

ren 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.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, 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.

Hinweis: Die Erhebung der Klage oder die Antragstellung auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung durch E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Neumarkt – Sankt Veit und in der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

München, 08.08.2007
Regierung von Oberbayern

Beier
Regierungsrat