



Aktenzeichen: 32-4354.2-B 304-009

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 304 Traunstein - Freilassing
Ausbau westlich Freilassing
mit
Erneuerung der Eisenbahnüberführung
Bau-km 0+285 bis Bau-km 1+095
Str.-km 77,751 bis Str.-km 78,618 der B 304**

München, 25.09.2007

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	4
A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungspflichten.....	6
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	7
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	7
3.4 Verkehrslärmschutz	8
3.5 Landwirtschaft	8
3.6 Wald	9
3.7 Militärische Belange.....	9
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen.....	9
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	12
4.1 Gegenstand/Zweck.....	12
4.2 Plan	12
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	12
5. Straßenrechtliche Verfügungen	13
6. Kostenentscheidung	13
B Sachverhalt	14
1. Beschreibung des Vorhabens	14
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	14
C Entscheidungsgründe	16
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	16
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	16
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	16
1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG	17
2. Materiell-rechtliche Würdigung.....	17
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	17
2.2 Planrechtfertigung.....	18
2.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens.....	18
2.2.2 Planungsziel.....	18
2.2.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse.....	18

2.2.4	Künftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse.....	20
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	20
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	21
2.3.2	Planungsvarianten.....	21
2.3.3	Ausbaustandard.....	22
2.3.3.1	Linienführung, Gradienten.....	22
2.3.3.2	Querschnitt.....	22
2.3.3.3	Nachgeordnetes Wegenetz, Fußgänger- und Radfahrerführung, Bushaltestelle.....	23
2.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	23
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz.....	23
2.3.4.2	Schadstoffbelastung.....	25
2.3.4.3	Bodenschutz.....	26
2.3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	26
2.3.5.1	Verbote/ Öffentlicher Belang.....	26
2.3.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	27
2.3.5.3	Artenschutz.....	31
2.3.6	Gewässerschutz	40
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	41
2.3.8	Wald.....	41
2.3.9	Denkmalpflege.....	42
2.3.10	Sonstige öffentliche Belange	44
2.3.10.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	44
2.3.10.2	Belange der Deutschen Bahn AG.....	44
2.3.10.3	Belange der Polizeiinspektion Traunstein.....	44
2.4	Private Einwendungen	44
2.5	Gesamtergebnis	44
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen.....	45
3.	Kostenentscheidung	45
	Rechtsbehelfsbelehrung.....	45
	Hinweis zur öffentlichen Auslegung	46

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVSstr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.2-B 304-009

**Vollzug des FStrG;
B 304 Traunstein - Freilassing
Ausbau der B 304 westlich Freilassing
mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung
Bau-km 0+285 bis Bau-km 1+095
Str.-km 77,751 bis Str.-km 78,618 der B 304**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Bundesstraße B 304 Traunstein - Freilassing westlich Freilassing mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung von Bau-km 0+285 bis Bau-km 1+095 der B 304 wird mit den aus Ziffer 3 dieses Beschlusses sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtslageplan	1:25.000
3	Lageplan der Planfeststellungstrasse	1:5.000
4	Regelquerschnitt der B 304	1:50
5	Lageplan (mit Nummern des Bauwerksverzeichnisses)	1:1.000
6	Lageplan B 304 (Widmungen, Einziehung)	1:5.000
7	Bauwerksverzeichnis	-

8	Höhenplan der B 304 (Bl. 1)	1:1.000/100
8	Höhenplan Geh- und Radwegüberführung (Bl. 2)	1:1.000/100
8	Höhenplan Einfahrt ZAS, Schiffmoning, Römerstraße (Bl. 3)	1:1.000/100
8	Höhenplan Anschlüsse Kreisverkehr (Bl. 4)	1:1.000/100
10	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung mit FFH-Vorprüfung und spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung (saP)	-
10.1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:5.000
10.2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000
12	Grunderwerbsplan	1:1.000
12.1	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 08.01.2007.

Die Unterlagen 9 (Schalltechnische Untersuchung), 11 (Unterlage zur UVP-Pflicht im Einzelfall gemäß § 3c UVPG) und 13 (Bemessung der Entwässerungsanlagen) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com Technische Infrastruktur Niederlassung Süd, Pentenrieder Str. 4, 83043 Bad Aibling, schriftlich vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Freilassing, Alpenstr. 1, 83395 Freilassing, schriftlich vor Baubeginn, damit die gegebenenfalls erforderlichen Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an dem betroffenen Hochspannungskabel mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

- 3.1.3 Dem Zweckverband Abfallverwertung Südostbayern, Bruck 110, 84508 Burgkirchen, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Kanaldruckleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Über den Beginn der Umgestaltungsarbeiten an der Zufahrt zur Müllumladestation ist der Zweckverband rechtzeitig gesondert zu verständigen.

- 3.1.4 Der DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Kundenteam DB Netz, Richelstraße 3, 80634 München, mindestens sechs Wochen vor Baubeginn, um die erforderlichen Baumaßnahmen an der Bahnlinie Freilassing – Bad Reichenhall rechtzeitig abzustimmen. Wegen Kabeleinweisung und Absprache der baulichen Sicherung von Erdkabeln hat der Vorhabensträger rechtzeitig Kontakt mit der zuständigen Stelle der DB Netz AG aufzunehmen.

- 3.1.5 Der Memorex Telex Communications AG, Ortsstraße 24, A-2331 Vösendorf, schriftlich vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Datenhighway Austria Route Wien-München mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.6 Der Stadt Freilassing, Münchner Straße 15, 83395 Freilassing, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Steuerkabel und der Wasserleitung 150 GGG mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.7 Der Gemeinde Ainring, Salzburger Straße 48, 83404 Ainring, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem bestehenden Steuerkabel mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.8 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

- 3.1.9 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, rechtzeitig vor Baubeginn. Mit den Bauarbeiten darf erst begonnen werden, wenn die entsprechend vorgelegten Ausführungspläne vom Eisenbahn-Bundesamt geprüft wurden.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.2.1 Von der Einrichtung und vom Betrieb der Baustelle dürfen keine Gefährdungen des Grundwassers und der Oberflächengewässer ausgehen. Ölbindemittel sind auf der Baustelle vorzuhalten.

- 3.2.2 Werden im Zuge der Baumaßnahmen Auffüllungen oder Altlasten angetroffen, so ist umgehend das zuständige Landratsamt Berchtesgadener Land zu informieren. Auffüllmaterialien sind gewässerunschädlich zu entsorgen.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.3.1 Sämtliche erforderlichen Beseitigungen von Bäumen, Hecken, Feldgehölzen o. ä. sind in der Zeit von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Dabei ist auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.

- 3.3.2 Die in den Planunterlagen 10 und 10.2 dargestellte Ersatzmaßnahme E soll spätestens zeitgleich mit dem Straßenbau begonnen und zügig ausgeführt werden.

Nach dem Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 Bay-NatSchG zu übermitteln.

- 3.3.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiopte, 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.
- 3.3.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.3.5 Abgeschnittene Restflächen (z. B. Zwickel in Auf- und Abschleifungsbereichen) sind als betont pflegeextensive Mager- und Trockenbiotope zu gestalten.
- 3.3.6 Soweit der westliche und nördliche Waldrand entlang der bestehenden - im Jahr 1996 für die Errichtung der Müllumladestation bei Hofham festgesetzten - Ausgleichsfläche auf den Fl. Nr. 1372/2 und 1373/3 der Gemarkung Freilassing durch die Straßenbaumaßnahme beeinträchtigt wird, ist dieser durch erdbauliche und grüngestalterische Maßnahmen wieder herzustellen.
- 3.3.7 Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, unaufgefordert und umgehend nach Fertigstellung durch Bestätigung des Vorhabensträgers nachzuweisen.

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.
- 3.4.2 Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßen-, Ausgleichs- und Ersatzflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Bestehenden Drainagen und Abflussgräben sind vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem betroffenen Grundeigentümer funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.5.4 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Arbeitsstreifen, Bauzwischenlager, Deponien etc.) müssen nach Abschluss der Bauarbeiten so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann.

3.6 Wald

- 3.6.1 Die Ersatzaufforstung ist im Einvernehmen mit dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein als unterer Forstbehörde mit standortgemäßen Baumarten vorzunehmen. Das waldbauliche Vorgehen soll dabei mit den Beteiligten abgestimmt werden, insbesondere bezüglich der einzuhaltenden Grenzabstände, der Baumartenwahl und der erforderlichen Pflanzanzahlen.
- 3.6.2 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.
- 3.6.3 Die Ersatzaufforstungen und die Aufforstungen der temporär beanspruchten Flächen sind dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Traunstein bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme nachzuweisen. Es hat eine gemeinsame Schlussabnahme der Forstmaßnahmen zu erfolgen.

3.7 Militärische Belange

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

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.8.1 Belange der Deutschen Bahn AG, DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Richelstraße 3,80634 München
- 3.8.1.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, vor Baubeginn mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung nach § 5 EKRg sowie eine Baudurchführungsvereinbarung zur Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen abzuschließen. Falls vor der Baudurchführung zwischen dem Vorhabensträger und der Deutschen Bahn AG keine Kreuzungsvereinbarung zustande kommt, sind die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Planfeststellung vorbehalten.
- 3.8.1.2 Nach Abschluss der Entwurfsplanung hat der Vorhabensträger für die detaillierte technische Ausführungsplanung zu Eisenbahnanlagen rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, eine "Eisenbahntechnische Prüfung" (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) zu beantragen.
- 3.8.1.3 Der Vorhabensträger hat ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Deutschen Bahn entsprechend der örtlichen Gegebenheiten sicher zu verhindern. Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen. Gegenüber der Oberleitungsanlage ist ein Schutzstreifen gem. den VDE-Richtlinien freizuhalten.
- 3.8.1.4 Bezüglich der Parallellage der Straßen, Parkplätze sowie Geh- und Radwege gegenüber dem Schienenweg sind Mindestabstände und Schutzmaßnahmen erforderlich. Diese werden in Abhängigkeit der Örtlichkeit vom Eisenbahn-Bundesamt unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG festgelegt. Die Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen (RPS) und das UIC Merkblatt 777-1 sind zu beachten.
- 3.8.1.5 Bei Bauarbeiten ist auf den Druckbereich aus den Eisenbahnverkehrslasten zu achten. Arbeiten im Druckbereich der Eisenbahnverkehrslasten sowie im Bereich des Bahnbetriebsgeländes sind durch das Eisenbahn-Bundesamt zu genehmigen. Die theoretische Böschung darf nicht ab- oder untergraben werden, auch nicht in geradliniger Fortsetzung der gedachten Linie des Dammes unterhalb der jeweiligen Geländeoberfläche. Die theoretische Böschung verläuft im Allgemeinen 1:1,5 geneigt (je nach Bodenart u. U. auch flacher); sie beginnt 2,00 m von der Gleisachse in Höhe der Schwellenoberkante. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass Setzungen, auch im Millimeterbereich, im

Bereich der Gleisanlagen unzulässig sind. Eine eventuelle Verankerung im Gleisbereich oder im Druckbereich der Gleisanlage ist nicht zulässig.

- 3.8.1.6 Es wird darauf hingewiesen, dass Geländeanpassungen im Bereich der Grundstücksgrenze nur unter Beachtung der Richtlinien 800.0130 „Streckenquerschnitte auf Erdkörper“ und 836 „Erdbauwerke planen...“ zulässig sind. Bei allen Arbeiten im Bereich von planfestgestellten Bahnanlagen ist das bautechnische Regelwerk der Deutschen Bahn AG, im Bereich von Ingenieurbauwerken insbesondere Richtlinie 804, zu beachten.
- 3.8.1.7 Beleuchtungen und Werbeflächen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit sicher ausgeschlossen ist.
- 3.8.1.8 Die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit zu den Bahnanlagen und Leitungen ist auch während der Bauphase für die DB AG, deren beauftragte Dritte bzw. ggf. deren Rechtsnachfolger unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers zu gewährleisten.
- 3.8.1.9 Anfallendes Oberflächenwasser darf nicht auf Bahngrund zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.
- 3.8.1.10 Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen (Wassergräben, Wasserkanäle, Wasserdurchlässe etc.) dürfen nicht nachteilig verändert werden.
- 3.8.1.11 Grenzmarkierungen und Kabelmerksteine der Deutschen Bahn dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden bzw. sind durch den Vorhabensträger neu herzustellen.
- 3.8.1.12 Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen (Rückschnitt u. a.) ständig zu gewährleisten. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden.
- 3.8.1.13 Bei allen Planungen hat der Vorhabensträger die einschlägigen DIN-Vorschriften in der jeweils neuesten Fassung sowie die besonderen technischen Vorschriften und Richtlinien der DB Netz AG nebst den dazu ergangenen oder noch ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen anzuwenden.
- 3.8.1.14 Der Vorhabensträger hat die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller durch die geplante Baumaßnahme und das Betreiben der baulichen Anlage betroffenen und beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn, auch insbesondere während der Bau durchführung, unter angemessener Berücksichtigung seiner verkehrlichen und betrieblichen Belange zu gewährleisten.
- 3.8.1.15 Sollte ein Kraneinsatz in der Nähe von Bahnanlagen erforderlich werden, wobei Bahngrund, insbesondere Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden oder überschwenkt werden können bzw. der Abstand zwischen dem Aufstellort des Kranes und der Bahngeländegrenze kleiner ist als das Gesamtmaß von der Höhe des Kranes und der Länge des Kranauslegers, so ist mit der DB Netz AG eine Kranvereinbarung abzuschließen, welche bei nicht elektrifizierten Strecken mindestens 4 Wochen und bei elektrifizierten Strecken sowie bei allen Vorhaben, bei denen das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Der Antrag zur Kranaufstellung ist, mit Beigabe der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG zum Baugesuch, bei der DB Netz AG, Niederlassung Süd, Anlagenmanagement Südbayern, Richelstraße 3, 80634 München einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.

- 3.8.1.16 Wegen der den betroffenen Bereich evtl. tangierenden Bahnanlagen und Leitungen sind vor Baubeginn im Rahmen einer "Spartenanfrage" die DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Arnulfstraße 27, 80335 München, die DB Telematik GmbH, Region Süd, Landsberger Str. 314, 80687 München, sowie die DB Energie GmbH, D.EBV 3, Niederlassung Süd, Projekte München, Richelstraße 3, 80634 München, abzufragen.
- 3.8.1.17 Anlagen und Leitungen der DB Telematik GmbH
- Es wird darauf hingewiesen, dass Maßnahmen an Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn AG grundsätzlich bei der DB Telematik GmbH zu beauftragen sind. Eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Telematik GmbH ist vor Baubeginn notwendig. Die erfolgte Einweisung ist zu protokollieren. Treten während der Baudurchführung unvermutete, in Plänen nicht angegebene Kabel und TK-Leitungen auf, ist die DB Telematik GmbH, Region Süd, Landsbergerstraße 314, 80687 München, umgehend zu informieren. Die Forderungen des Kabelmerckblattes und des Merckblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft "Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel" sind strikt einzuhalten. Die Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung ist rechtzeitig vor Baubeginn und von der bauausführenden Firma unterzeichnet an die DB Telematik GmbH zu senden. Ohne unterzeichnete Empfangsbestätigung/Verpflichtungserklärung darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.
- 3.8.1.18 Anlagen und Leitungen der Leit- und Signaltechnik
- Die Zugangs- und Zufahrtsmöglichkeit zu den BÜ- und Signalkabeln der Fachlinie LST ist auch während der Bauphase für die DB AG, deren beauftragte Dritte bzw. ggf. deren Rechtsnachfolger unter angemessener Berücksichtigung der verkehrlichen und betrieblichen Belange des Vorhabensträgers zu gewährleisten. Sollte dies nicht möglich sein, ist die betroffene Kabeltrasse zu verlegen. Die Kabel dürfen durch die Baumaßnahme nicht beschädigt werden und sind ggf. baulich zu sichern. Für die Kabel ist auf der betroffenen Brücke ein entsprechender Trog vorzusehen, damit die Bestandskabel im Endzustand mit über die Brücke geführt werden können. Bepflanzungen in den Randbereichen sind so auszuführen, dass noch im Erdreich geführte Kabel durch zukünftigen Wurzelwuchs nicht beeinträchtigt werden. Signale und Tafeln dürfen in ihrer Sichtbarkeit nicht beeinträchtigt und deren Standorte nicht verändert werden.
- 3.8.1.19 Anlagen der Elektro- und Maschinentechnik
- Zum Schutz vor Gefahren, die von der 15kV-Oberleitungsspannung ausgehen, sind die einschlägigen DIN/VDE (57115 Teil 1) Bestimmungen und Konzernrichtlinien der DB AG einzuhalten. Die Standfestigkeit der Oberleitungsmasten ist zu gewährleisten, der Sicherheitsabstand von 5,0 m ab Fundamentkante ist zu berücksichtigen.
- 3.8.1.20 Bereich Fahrbahn der DB Netz AG
- Bei Arbeiten in der Nähe des Gefahrenbereiches der Gleise ist eine Sicherungsplanung in Abstimmung mit der DB Netz AG erforderlich. Erforderliche Gleissperrungen sind durch eine Betriebs- und Bauanweisung (Betra) unter Berücksichtigung einer Mindestbestellfrist von sechs Wochen zu beantragen. Der Vorhabensträger hat dafür zu sorgen, dass bahnbetriebliche Einschränkungen durch einen „Bauüberwacher Bahn“ der DB Netz AG vor Ort begleitet werden.
- Baumaschinen und Geräte sind so aufzustellen, dass diese nicht in den Gefahrenbereich der Gleise gelangen können.
- Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass eine im Zuge der Baumaßnahme angelegte Bepflanzung zu keiner Sichtbeeinträchtigung führt.
- 3.8.2 Belange der Memorex Telex Communications AG (MTCAG), Ortsstraße 24, A-2331Vösendorf
- 3.8.2.1 Der Vorhabensträger hat während der Bauphase bei Erdarbeiten in der Nähe der Datenleitung der MTCAG Sorge zu tragen, dass deren Bestand nicht gefährdet wird.

- 3.8.2.2 Der Vorhabensträger hat Mindestabstände und sonstige Maßnahmen zum Schutz der Datenleitung durch Beschädigung vor Ort mit der MTCAG Bauaufsicht abzustimmen.
- 3.8.2.3 Sollte es notwendig werden, die Datenleitung freizulegen, ist dies nur einer von MTCAG gestellten Bauaufsicht erlaubt. Der Vorhabensträger hat den Anweisungen dieser Bauaufsicht unbedingt Folge zu leisten.
- 3.8.3 Belange der E.ON Bayern AG, Kundencenter Freilassing, Alpenstraße 1, 83395 Freilassing
- Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt wird.

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 304 Traunstein – Freilassing, von Bau-km 0+285 bis Bau-km 1+095 und aus den Entwässerungsanlagen in den Untergrund erteilt.

Hinweis:

Eine Erlaubnis zum eventuell erforderlichen Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser zur Bauwasserhaltung nach Art. 17a BayWG während der Bauausführung muss ggf. noch gesondert vom Vorhabensträger beim Landratsamt Berchtesgader Land, untere Wasserrechtsbehörde, beantragt werden.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.
- 4.3.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig durch den Vorhabensträger auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.3 Die Einleitung von anderen als den beantragten Abwässern sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Wassers herbeizuführen, sind untersagt.
- 4.3.4 Die Einleitung von Straßenoberflächenwasser darf wegen der Gefahr der Schadstoffauslaugung nur in unbelasteten Untergrund erfolgen. Um dies sicherzustellen, sind vom Vorhabensträger vor Beginn der Baumaßnahme in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein Bohrungen und Untersuchungen durchzuführen.
- 4.3.5 Die bescheid- und fachgerechte Erstellung und Funktion der Abwasseranlagen ist vor Inbetriebnahme gemäß Art. 69 BayWG durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 78 BayWG abnehmen zu lassen, sofern die Bauoberleitung nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (BayWG Art. 69 Abs. 2).
- 4.3.6 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Landratsamt

Berchtesgadener Land, untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen i.S.v.Art.1 Satz 1 BayStrWG

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

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

6. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens.

Für diesen Beschluss werden keine Gebühr und keine Auslagen erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die B 304 führt von Dachau über München, Wasserburg und Traunstein nach Freilassing bis zur Grenze der Bundesrepublik Deutschland nach Österreich. Die vorliegende Planfeststellung beinhaltet die Erneuerung der bestehenden Eisenbahnüberführung der Bahnstrecke Freilassing – Bad Reichenhall über die B 304 in Bahn-km 2,323 sowie die Verbesserung der Linienführung der B 304.

Die Maßnahme liegt auf dem Gemeindegebiet der Stadt Freilassing und dem Gemeindegebiet der Gemeinde Ainring. Die Länge der Baustrecke beträgt 810 m. Die durchgehende Fahrbahn erhält eine Breite von 7,50 m. Der Ausbau der B 304 beginnt ca. 200 m westlich der jetzigen Eisenbahnüberführung. Die Trasse führt dann in einem Winkel von 72^{gon} unter der Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden hindurch und trifft zwischen der Einmündung der Römerstraße und der Einmündung der Reichenhaller Straße wieder auf die bestehende B 304. Die unstetige Kurve in Höhe der Einmündung der Reichenhaller Straße wird verbessert. Der vorliegenden Planfeststellung wurde die Vorentwurfstrasse zu Grunde gelegt. Der Knotenpunkt B 304/ Reichenhaller Straße/ Heubergstraße war im Vorentwurf noch als Kreuzung geplant. Nachdem sich laut Verkehrsgutachten des Prof. Kurzak durch den Globus-Markt das Verkehrsaufkommen gegenüber dem jetzigen Zustand nahezu verdoppeln wird, reicht die Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Kreuzung nicht aus. Die Planfeststellungsunterlagen beinhalten deshalb an dieser Stelle einen Kreisverkehr. Nördlich der B 304 wird ein paralleler Geh- und Radweg gebaut, der bei der Einmündung der Traunsteiner Straße beginnt und bei der Einmündung der Reichenhaller bzw. Wendelsteinstraße endet. Für die Fußgänger und Radfahrer aus dem Ortsteil Bruch der Gemeinde Ainring wird östlich der Eisenbahnüberführung eine Überführung gebaut. Über diese Überführung werden auch die Bushaldebuchten an der neuen B 304 verkehrssicher erschlossen. Durch die Überführung ergeben sich für die Fußgänger und Radfahrer verkehrssichere Verbindungen in Richtung Freilassing und in Richtung Traunstein. Das nicht mehr benötigte Teilstück der alten B 304 zwischen der Einmündung nach Schiffmoning und der Römerstraße wird einschließlich der alten Eisenbahnüberführung zurückgebaut und rekultiviert.

Für die Baumaßnahme (Straßenflächen, Bankett- und Böschungsflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) werden insgesamt 3,04 ha Fläche benötigt. Für die Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen werden 1,25 ha beansprucht.

Wegen der Einzelheiten wird auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in den Lageplänen (Unterlagen 2, 3, 5) Bezug genommen.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 26.01.2007 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein, für den Ausbau der B 304 westlich Freilassing und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 11.04.2007 bis 11.05.2007 bei der Stadt Freilassing und in der Zeit vom 18.04.2007 bis 21.05.2007 bei der Gemeinde Ainring nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Freilassing bis spätestens 25.05.2007 und der Gemeinde Ainring bis spätestens 04.06.2007 oder jeweils bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Freilassing

- Gemeinde Ainring
- Landratsamt Berchtesgadener Land
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck
- Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberbayern
- Vermessungsamt Freilassing
- Eisenbahnbundesamt München
- DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Polizeidirektion Traunstein
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- Zweckverband Abfallbeseitigung Südostbayern
- Deutsche Telekom AG, T-Com, PTI 25 Bauherrenberatungsbüro
- Memorex Telex Communications AG
- Sachgebiet 24.1 der Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde

Zu den eingegangenen Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 24.08.2007. Einwendungen wurden nicht erhoben.

Ein Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt. Gem. § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG kann die Anhörungsbehörde auf die Erörterung verzichten. Bei ihrer Ermessensentscheidung hat sie insbesondere zu berücksichtigen, ob ein Erörterungstermin seine Befriedungsfunktion erfüllen kann und ob er für die Entscheidung im Planfeststellungsverfahren von Nutzen ist. Nachdem hier keine privaten Einwendungen vorgebracht wurden und die beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange das Vorhaben im wesentlichen befürworten, kann beides ohne weiteres verneint werden. Eine Erörterung war demnach nicht erforderlich.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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 für die Bundesstraßenbaumaßnahme zum Ausbau der B 304.

In diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren konnte auch über alle Maßnahmen entschieden werden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Erneuerung der bestehenden Eisenbahnüberführung der Bahnstrecke Freilassing – Bad Reichenhall über die B 304 in Bahn-km 2,323 betreffen. Gemäß § 12 Nr. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) wurde sowohl von der Deutschen Bahn AG als auch vom Straßenbaulastträger ein Änderungsverlangen für das veraltete Überführungsbauwerk gestellt. Die vorliegende Maßnahme eröffnet grundsätzlich mit § 17 FStrG i. V. m. Art. 39 BayStrWG einerseits und andererseits mit § 18 Abs. 1 AEG auf Grund der notwendigen Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn die gleichzeitige Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern und des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 4 Abs. 2 AEG.

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. Auf Grund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

Das Bauvorhaben gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 3b Abs.1 UVPG i. V. mit Ziffern 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist, da es sich vorliegend um einen geringfügigen bestandsorientierten Ausbau einer Bundesstraße handelt.

Für das Bauvorhaben besteht jedoch nach § 3 e Abs.1 Nr.2 i.V.m.§ 3 c Abs.1 Satz 1 und 3 UVPG die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Regierung von Oberbayern hatte daher als zuständige Planfeststellungsbehörde nach § 3 c UVPG eine allgemeine Vorprüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall vorzunehmen. Der Vorhabensträger hat im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens Unterlagen eingereicht, um eine Einschätzung der Auswirkungen des Vorhabens auf die betroffe-

nen Schutzgüter zu ermöglichen. Der bestandsorientierte Ausbau der B 304 mit neuer Eisenbahnüberführung besitzt eine Länge von 810 m und der Geh- und Radweg weist eine Länge von 743 m auf. Die Naturgüter Wasser, Boden, Natur und Landschaft werden wegen des bestandsorientierten Ausbaus nur in geringem Umfang in Anspruch genommen. Die Eingriffe in Natur und Landschaft beschränken sich, mit Ausnahme der Inanspruchnahme von Waldbiotopflächen, auf ein Mindestmaß und können mit landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Die Regierung von Oberbayern kam in ihrer Entscheidung vom 25.11.2005 daher zu dem Ergebnis, dass in Folge des Vorhabens keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war demnach nicht erforderlich.

1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/ Art. 49a BayNatSchG

Unabhängig von der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist zu prüfen, ob eine sog. FFH- Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren sind § 34 Abs. 2 BNatSchG bzw. Art 13c Abs. 2 BayNatSchG, wonach ein Projekt grundsätzlich unzulässig ist, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 34 Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden. Das Verschlechterungsverbot gilt gemäß § 33 Abs. 5 i. V. m. § 10 Abs. 6 Nr. 1 BNatSchG ab Bekanntmachung der zum europäischen Netz "Natura 2000" gehörenden Gebiete im Bundesanzeiger durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit. Die für diese Bekanntmachung erforderliche Liste von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung in der kontinentalen biogeografischen Region nach 92/43 EWG ist inzwischen erstellt (Entscheidung der EU-Kommission vom 07.12.2004, Az. 2004/798/EU).

Am östlichen Rand des Untersuchungsraums liegen außerhalb des Plangebietes ungefähr 0,5 Kilometer entfernt die Natura 2000-Gebiete Nr. 7744 – 371.05 „Salzach und Unterer Inn“ und Nr. 7744 – 471.04 „Salzach und Inn“. Wie aus der Unterlage 10 hervorgeht, können erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele durch den bestandsorientierten Ausbau der B 304 westlich Freilassing mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung sowohl bei den Lebensraumtypen als auch bei den Tier- und Pflanzenarten nach Anhang I und II FFH-RL ausgeschlossen werden. Entweder kommen die Lebensraumtypen/Arten im Umfeld der Baumaßnahme (Plangebiet des LBP) nicht vor bzw. ihr Vorkommen ist aufgrund der Standort- Habitatsansprüche unwahrscheinlich oder die Projektwirkungen sind nicht relevant bzw. so gering, dass sie auch ohne tiefergehende Untersuchung als nicht erheblich einzustufen sind. Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten sind nicht zu erwarten.

Daher war im Verfahren eine gesonderte Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens nach der FFH-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihren Umsetzungsgesetzen für diese Gebiete nicht erforderlich.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planrechtfertigung

2.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens

Der Ausbau der B 304 westlich Freilassing und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung ist nicht im 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 enthalten. Die Durchführung der Maßnahme ist dennoch aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Nach § 3 Abs. 1 S. 2 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr auf der B 304 sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die für den Ausbau der B 304 und die für die Erneuerung der Eisenbahnüberführung 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.

2.2.2 Planungsziel

Planungsziel ist es, durch den Ausbau der B 304 westlich Freilassing und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Schienenverkehrs zu steigern. Die Baumaßnahme wird wegen der zu geringen Durchfahrthöhe der Eisenbahnüberführung (beschränkt auf 4,00 m) und der schlechten Linienführung der B 304 notwendig. Das Bauwerk wird immer wieder von Schwerverkehrsfahrzeugen beschädigt. Zudem entspricht die B 304 im Bereich der Eisenbahnüberführung und in der Anschlussstrecke bis zur Einmündung der Reichenhaller Straße nicht dem Standard einer Bundesstraße. Der durch wachsendes Gewerbe verursachte Verkehr kann auf dem Bestand nicht ordnungsgemäß abgewickelt werden.

Die Verkehrssicherheit erhöht sich durch die ausreichend große Durchfahrthöhe und Breite des Eisenbahnüberführungsbauwerkes und die Stetigkeit der Linienführung sowie den Umbau der Kreuzung B 304/Reichenhaller Straße/Heubergstraße zu einem Kreisverkehr. Ebenso trägt die Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs vom motorisierten Verkehr und die Anlage von Bushaltebuchten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmer bei. Durch den schrittweisen Ausbau der B 304 wird die Möglichkeit einer verbesserten verkehrlichen Anbindung für die Wirtschaft der Region geschaffen (Euregio). Mit der neuen Bundesstraße verbessert sich für den Fernverkehr die Verbindung München, Wasserburg, Traunstein, Freilassing nach Salzburg. Ebenso verbessert die neue B 304 die Verbindung für den Fernverkehr bei Sperrungen der Bundesautobahn A 8 (Bedarfsumleitungsstrecke).

2.2.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die Bundesstraße 304 ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung von München über Wasserburg, Traunstein und weiter in Richtung Freilassing zur Landesgrenze nach Österreich.

Der Verkehr setzt sich aus ca. 90 % Personenverkehr und ca. 10 % Güterverkehr zusammen. Die schmale Fahrbahn müssen sich Pkw – Fahrer, Lkw – Fahrer, Landwirte und Radfahrer teilen. Die B 304 ist eine Bedarfsumleitungsstrecke für die Bundesautobahn A 8.

Die vorhandene Fahrbahn der B 304 ist 5,50 m bis 5,90 m breit mit Aufweitungen in der engen Kurve im Bahnkreuzungsbereich. Die Fahrbahn ist uneben, der Belag (Asphaltbeton) abgängig. Ein frostsicherer Unterbau ist nicht vorhanden. Die Entwässerung ist nicht geregelt.

Die Linienführung ist unstetig. Aus geradem Streckenverlauf trifft der Kraftfahrer im Bereich der engen und auf 4,0 m lichte Höhe beschränkten Bahnüberführung auf Kurven

mit Radien von ca. 30 m und 35 m. Das Brückenbauwerk ist in einem schlechten baulichen Zustand. Der Straßenabschnitt zwischen Str. km 77,751 und Str. km 78,618 ist nicht übersichtlich. Das Ein- und Ausfahren aus den an der B 304 liegenden Grundstücken und Siedlungen ist daher gefährlich.

Die Verkehrsbelastung beträgt auf der B 304 im Bereich der geplanten Baumaßnahme 7.687 Kfz/24h (gemäß Querschnittszählung Juli 2004). Durch den Bau des Globus – SB-Warenhauses wird die Verkehrsbelastung laut Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak, München auf 15.900 Kfz/24h (Analyse 2004) ansteigen und im Prognosejahr 2020 17.800 Kfz/24h betragen (vgl. Unterlage 9).

Insgesamt erfüllen weder die vorhandene Linienführung in Grund- und Aufriss noch der Straßenzustand die Anforderungen, die heute an eine Bundesfernstraße gestellt werden müssen.

Für die allgemeine Verkehrssicherheit wirkt sich auch das Fehlen eines Radweges wegen der zu schmalen Fahrbahn negativ aus.

Verkehrsunfallgeschehen auf der B 304 zwischen Str. km 77,751 und Str. km 78,618 (1,152 km)

Zeitraum	1998 bis 2005 (Juni)	Unfall pro km und Jahr	Unfallbelastung pro km im Polizeidirektionsbereich Traunstein (Verkehrslagebild 2004)	über dem Durchschnittswert der PD
Unfälle gesamt	39	4,51	2,29	ja
Verkehrsunfälle mit Toten	1	0,12	0,065	ja
Verkehrsunfälle mit Verletzten	33	3,82	1,98	ja
Zahl der Toten	1			
Zahl der Verletzten (<i>svl</i> und <i>lvl</i>)	33			

svl = Schwerverletzte

lvl = Leichtverletzte

PD = Polizeidirektion

Die Darstellung des Unfallgeschehens auf dem bestehenden Straßennetz verdeutlicht die unzureichenden Verhältnisse. Es ereigneten sich auf der bestehenden Bundesstraße, die von der Maßnahme betroffen ist, von 1998 bis Juni 2005, also in 90 Monaten 39 Unfälle mit 33 Verletzten. Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass im oben genannten Streckenbereich die Unfallbelastung annähernd doppelt so hoch ist wie der Durchschnittswert aus dem Verkehrslagebild von 2004. In der Tabelle sind nur die Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die schwerwiegenden Sachschadenunfälle aufgelistet. Die so genannten Kleinunfälle (Ordnungswidrigkeiten im Verwarnungsbereich) werden von der Polizei erst ab 2002 erfasst, so dass die Unfallstellen vor 2002 statistisch nur zahlenmäßig erfasst wurden. Eine Zuordnung zu einer bestimmten Strecke konnte noch nicht erfolgen. Im März 2006 ereignete sich an der Eisenbahnüberführung erneut ein Unfall, der in der obigen Tabelle noch nicht enthalten ist. Hier blieb ein Lkw-Fahrzeug an der Überführung hängen und riss diese teilweise herunter. Der Fahrer wurde schwer verletzt.

Die Straßencharakteristik der B 304 im betreffenden Streckenabschnitt ist daher im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- die freie Strecke der B 304
- lockere Randbebauung
- unübersichtliche Zufahrten mit Direkterschließung zur Bundesstraße

- unstetige Linienführung in Lage und Höhe
- Fahrbahnbreite zwischen 5,50 m und 5,90 m
- Überlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit langsam fahrendem landwirtschaftlichem Verkehr und Radfahrern
- Berufs-, Freizeit-, Erholungs- und Urlaubsverkehr
- Schwerverkehr
- Bedarfsumleitungsstrecke für die Bundesautobahn A 8
- Fehlen von Busbuchten

Die Folgen in diesem Abschnitt der B 304 sind:

- Überholverbote
- Hohe Unfallhäufigkeiten
- Stauungen
- Geringe Reisegeschwindigkeit

2.2.4 Künftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Weil die nächstgelegene Zählstelle der amtlichen Verkehrszählung für den Verkehr im Bereich der Maßnahme nicht relevant ist, wurde vom 10.07. – 15.07.2004 eine Querschnittszählung an der B 304 in Höhe der Einmündung Traunsteiner Straße durchgeführt. Vom Verkehrsgutachter wurde die Verkehrsbelastung auf Grund der Planung eines Globus – SB-Warenhauses errechnet. Im Ergebnis beträgt die Prognosebelastung für das Jahr 2020 DTV = 17.800 Kfz/24h (vergl. Unterlage 9). Der Schwerverkehr wird weiterhin ca. 10 % der allgemeinen Verkehrsbelastung betragen.

Durch den Ausbau wird die Streckenführung übersichtlicher und damit sicherer. Die Strecke kann nach dem Ausbau von allen für den normalen Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeugen befahren werden.

Die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Dies wird durch eine einheitliche Streckencharakteristik sowie durch eine stetige Linienführung in Lage und Höhe erreicht. Die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ wie Radfahrer und Fußgänger sind in Folge der Trennung des überörtlichen Verkehrs durch den Bau von Geh- und Radwegen künftig besser geschützt. Die häufig zu Unfällen führende niedrige Durchfahrtshöhe der Eisenbahnüberführung wird beseitigt. Durch den Wegfall von Umwegen, die durch die eingeschränkte Durchfahrtshöhe bedingt sind, wird die Wirtschaftlichkeit für den Straßennutzer deutlich verbessert.

Zusammenfassend wird die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer durch folgende Maßnahmen wesentlich erhöht:

- Die bestehenden Straßen (GVS, Ortsstraßen usw.) werden mit Linksabbiegespuren und teilweise Tropfen bzw. als Kreisverkehr an die neue Bundesstraße 304 angeschlossen
- Durch die Beseitigung der Engstelle in Lage und Höhe im Bereich der Eisenbahnüberführung ergibt sich eine wesentliche Verbesserung des Verkehrsablaufs
- Die künftig 7,50 m breite Fahrbahn erhöht die Verkehrssicherheit
- Die Streckenführung entspricht künftig in Grund- und Aufriss den heutigen Anforderungen einer Bundesstraße auf freier Strecke. Der Radverkehr wird durch einen kombinierten Geh- und Radweg vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt
- Bushaldebucht für jede Fahrtrichtung
- Fußgänger und Radfahrer von der Siedlung Römerstraße erhalten eine Überführung zu den Busbuchten bzw. zum Geh- und Radweg.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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.

Wichtigstes Ziel dieser Maßnahme ist die Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Leichtigkeit des Verkehrs zusammen mit der erhöhten Sicherheit durch die Beseitigung der engen Radien der B 304 und dem Neubau der Eisenbahnüberführung. Außerdem ist ein wichtiges Ziel der Maßnahme, die Bundesstraße für Schwerverkehrsfahrzeuge auch über 4,00 m Höhe befahrbar zu machen.

Die B 304 ist im Streckenabschnitt zwischen den Mittelzentren Traunstein und Freilassing und der Stadt Salzburg eine wichtige Verbindung und nicht durchgehend ihrer Verkehrsbedeutung entsprechend ausgebaut. Die Verkehrsverbindungen zum Land Salzburg erhöhen den Individual- und Güterverkehr. Zudem sorgen vielfältige Erholungsmöglichkeiten in der reizvollen Voralpenlandschaft für zusätzlichen Ausflugsverkehr. Ein schrittweiser Ausbau der B 304 zu einer leistungsstarken Verbindungsachse zwischen der Grenzregion und dem Land Salzburg ist daher dringend geboten.

Zwischen der Ortschaft Straß und dem Weiler Niederstraß wurde die B 304 bestandsorientiert ausgebaut und ein Geh- und Radweg angebaut (2004/2005). Für die anschließende Strecke zwischen Niederstraß und Adelstetten wurde für die Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der Bahnstrecke München – Salzburg bei Mühlreit die Planfeststellung eingeleitet.

2.3.2 Planungsvarianten

Die Planfeststellungsbehörde war nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr sind nur solche Varianten 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.). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z.B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte.

Eine Null-Variante, also der Ausbau der B 304 lediglich auf Bestand, wurde nicht näher untersucht. Dies war auch nicht erforderlich, da bei einer Beibehaltung der bisherigen unsteten und kurvigen Linienführung und der geringen Durchfahrtshöhe der Eisenbahnüberführung das vorrangige Planungsziel, nämlich eine Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, nicht erreicht werden könnte.

Eine Variante, die sich gegenüber der geplanten Trasse als vorzugswürdig aufdrängt, ist nicht ersichtlich.

Der Trassenverlauf ist durch Zwangspunkte und durch topographische Gegebenheiten weitgehend bestimmt. Zwangspunkte für die Trassierung in Lage und Höhe sind die vorhandene Bebauung, die Richtung der Bahnlinie wegen des künftigen Kreuzungswinkels und die Höhenlage der Gleise. Ein bestandsorientierter Ausbau der B 304 mit Beseitigung der engen Kurvenradien erhöht nicht nur die Verkehrssicherheit und verbessert die verkehrlichen Funktionen, sondern bewirkt vor allem einen geringeren Flächenverbrauch gegenüber einem Neubau. Mit der Inanspruchnahme bereits versiegelter Flächen wird der Naturhaushalt geschont. Bei der Trassierung wurde besonders darauf geachtet, dass Grundstücke nicht unnötig durchschnitten werden. Darüber hinaus ergeben sich beim bestandsorientierten Ausbau keine nachteiligen Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung. Im Ergebnis wird die Trassenwahl sowohl den Bedürfnissen der Bevölkerung als auch den Anforderungen des Verkehrs gerecht. Verglichen mit einem

Neubau sind die unvermeidbaren Nachteile und Beeinträchtigungen als äußerst gering anzusehen. Gegen die Trassenwahl wurden keine Bedenken erhoben.

Während die Vorentwurfslösung für den Knotenpunkt B 304/Reichenhaller Straße/Heubergstraße noch eine höhengleiche Kreuzung vorsah, ist in die festgestellte Planung der Bau eines Kreisverkehrsplatzes aufgenommen. Grund hierfür ist, dass laut Verkehrsgutachten vom 29.10.2004 von Prof. Kurzak wegen des geplanten Baus des Globus – SB-Warenhauses in diesem Bereich die Verkehrsbelastung von derzeit 7687 Kfz/24h auf 15900 Kfz/24h (Analyse 2004) ansteigen und im Prognosejahr 2020 17800 Kfz/24h betragen wird. Diese Verkehrszunahme wäre von einer höhengleichen Kreuzung allenfalls bei Errichtung einer Signalanlage zu bewältigen. Die sichere und zügige Verkehrsabwicklung im Zuge der B 304, der Reichenhaller Straße und der Heubergstraße erfordert daher den Bau eines hinreichend aufnahmefähigen Kreisverkehrsplatzes, wie er jetzt in der Planung enthalten ist.

2.3.3 Ausbaustandard

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

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

2.3.3.1 Linienführung, Gradienten

Bei der Trassenfestlegung wurden neben den Belangen der Anwohner, des Naturhaushaltes und des Landschaftsschutzes auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit in die Abwägung mit einbezogen.

Zwangspunkte für die Trassierung der B 304 in Grund- und Aufriss waren im Wesentlichen die vorhandene Bebauung, die Richtung der Bahnlinie wegen des künftigen Kreuzungswinkels und die Höhe der Gleise.

Die der Trassierung zu Grunde gelegte Entwurfsgeschwindigkeit wird sowohl den raumordnerischen Zielsetzungen als auch den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht.

Gegen die gewählte Linienführung und Gradienten wurden keine Einwände vorgebracht.

2.3.3.2 Querschnitt

Auf Grund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung des Planfeststellungsabschnittes und unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsbedeutung der Straße ist die gewählte Fahrbahnbreite von 7,50 m mit jeweils 1,50 m breiten Banketten ausreichend, aber auch erforderlich, um das künftige Verkehrsaufkommen sicher und leicht bewältigen zu können.

Die Böschungen werden mit der Regelneigung 1:1,5 ausgebildet, niedrigere Böschungshöhen werden zum Gelände hin abgeflacht.

Die Befestigung der Fahrbahn erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung von Verkehrsflächen (RSTO 01).

2.3.3.3 Nachgeordnetes Wegenetz, Fußgänger- und Radfahrerführung, Bushaltestelle

Nördlich der B 304 wird ein paralleler Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m gebaut, der bei der Einmündung der Traunsteiner Straße beginnt und bei der Einmündung der Reichenhaller bzw. Wendelsteinstraße endet. Für die Fußgänger und die Radfahrer aus dem Ortsteil Bruch der Gemeinde Ainring wird östlich der Eisenbahnüberführung eine Überführung gebaut. Über diese Überführung werden auch die geplanten Busbuchten an der neuen B 304 erschlossen. Somit ergeben sich verkehrssichere Verbindungen in Richtung Freilassing und in Richtung Traunstein.

Die Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs vom motorisierten Verkehr und die Anlage von Bushaltebuchten tragen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

2.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, ohne die Erreichung der mit dem Vorhaben angestrebten Ziele zu gefährden. Die Linienführung in Grund- und Aufriss gewährleistet, dass die vom Straßenverkehr zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen auf die Bebauung die Grenze des Zumutbaren nicht überschreiten. Die vorliegende Planung erfüllt die geforderten Funktionen sowohl in straßenbaulicher und verkehrstechnischer als auch in wirtschaftlicher Sicht. Die maßgebenden Gründe für die Wahl der Linienführung der B 304 haben wir bereits oben unter C.2.3.2 im Einzelnen dargelegt.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 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.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 der 16. BImSchV nur dann vor, wenn

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

Da der Ausbau zu einer Veränderung der Linienführung und ggf. der Gradienten führt, liegt ein erheblicher baulicher Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Es kommt daher für die Frage nach Lärmvorsorge auf eine Lärmsteigerung an, d. h. ob

sich durch die Baumaßnahme der bisher herrschende Beurteilungspegel am jeweiligen Immissionsort nicht um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 60 dB(A) am Tage oder 70 dB(A) oder in der Nacht erhöht.

2.3.4.1.3 Verkehrslärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 17.800 Kfz/24 h im Bereich von Bau-km 0+000 bis 0+910 und von 16.100 Kfz/24h im Bereich von Bau-km 0+910 bis 1+095 auf der Grundlage der Verkehrszählung aus dem Jahr 2004 und der künftigen angenommenen Verkehrsentwicklung in einem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 29.10.2004 für das Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Der Schwerverkehrsanteil wurde auf 20 % am Tag und 20% in der Nacht geschätzt.

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung die Verwendung einer lärmindernden Straßenoberfläche nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 vorgesehen, mit der eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht wird. Dies ist in der Lärmberechnung berücksichtigt worden. Die Einhaltung dieses Korrekturwertes wird durch die Auflage A.3.4.1 sicher gestellt.

2.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Es war hier zu prüfen, ob auf Grund des Ausbaus der B 304 eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Dieser Fall ist hier nicht gegeben:

Die nächstgelegenen Anwesen, Traunsteiner Straße Hs. Nr. 21, Schiffmoning Hs. Nr. 7 und Römerstraße Hs. Nr. 25/27 im Ortsteil der Stadt Freilassing wurden auf „wesentliche Änderung“ eines Verkehrsweges (lange gerade Straße) untersucht. Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass durch die Baumaßnahme im Bereich der Ausbaustrecke der B 304 an keinem der untersuchten Gebäude eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) erfolgt bzw. die Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder von 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Für die Bebauung an der Römerstraße ist eine Entlastung von bis zu 4 dB(A) am Tag/Nacht, für das Anwesen Schiffmoning eine Entlastung von bis zu 2 dB(A) am Tag/Nacht zu erwarten. Für die Anwesen Traunsteiner Straße und Wendelsteinstraße ändern sich Pegelwerte nicht wesentlich. Die negativen Auswirkungen, die heute durch die unmittelbare Lage der Anwesen (Römerstraße und Schiffmoning) an der Bundesstraße entstehen, werden daher verringert.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger sind damit nicht erfüllt. Die vom Vorhabensträger zu Grunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß seiner Stellungnahme vom 16.05.2007 überprüft und für richtig befunden worden. Durch den Ausbau der B 304 verbessert sich die Verkehrslärmsituation im gesamten Planfeststellungsbereich. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten maßgebenden Immissionsorte, die auf Grundlage der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ erfolgten, sind im Einzelnen in der Unterlage 9 „Schalltechnische Untersuchung“ dargestellt, auf welche hiermit verwiesen wird.

2.3.4.2 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).

Es ist nach einer Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach dem „ Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen MLuS-02 “ (geänderte Fassung 2005) unter Ansatz der vorgegebenen Verkehrsmengen nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich auf Grund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Orientierungswerte der 22. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 16.05.2007 diese Bewertung bestätigt.

2.3.4.3 Bodenschutz

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

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

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote/Öffentlicher Belang

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

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 öffentlichen Wohls und mangels Alternativen nach Art. 13d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13d 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.

Maßgeblich in die Entscheidung mit eingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff angemessen durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ausgeglichen bzw. kompensiert wird.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit nach § 17 Satz 2 FStrG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 und Art. 1a BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und

Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG). Ein vorrangiges Recht auf Natur- und Landschaftsschutz lässt sich dagegen nicht aus dem Grundgesetz (Art. 20a GG) bzw. auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2 und Art. 141 BV) ableiten.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 10 und 10.1 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu, auch wenn sie im Rahmen der Abwägung eine erhebliche Rolle spielen (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NuR 1997, 404).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 10 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.2.1 Eingriffsregelung

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen 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. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß 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 Biotope zerstört, die für dort wildlebende 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 (Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43 EWG (FFH-RL) betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein (Art. 6a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG). Ist der Eingriff weder ausgleichbar noch in sonstiger Weise kompensierbar und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht vor, kann vom Verursacher eine Ersatzzahlung verlangt werden (Art. 6a Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

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 beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend (Art. 6 Abs. 4 BayNatSchG).

2.3.5.2.2 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 beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem 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 schützt nicht nur den aktuellen Zustand des Lebensraumes, sondern auch zu erwartende Entwicklungen (BVerwG vom 16.12.2005, NVwZ 2005, 589). Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Ein bestandsorientierter Ausbau der B 304 hat gegenüber einem Neubau einen geringeren Flächenverbrauch zur Folge. Mit der Inanspruchnahme bereits versiegelter Flächen wird der Naturhaushalt geschont. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst auch Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 3) sowie Schutzmaßnahmen (S 1) während der Bauzeit. Es wird insofern auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan und im Maßnahmenplan (Unterlagen 10, 10.2) verwiesen.

2.3.5.2.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Der vorgesehene bestandsorientierte Ausbau der B 304 mit Geh- und Radweg einschließlich der Erneuerung der Eisenbahnüberführung stellt gem. Art. 6 BayNatSchG vor allem wegen der Überbauung von Biotopflächen und der Versiegelung straßennaher Grünlandflächen einen nachhaltigen Eingriff in den Naturhaushalt und in das Landschaftsbild dar. Alle Flächen, die vom Bauvorhaben beansprucht werden, besitzen eine sehr hohe Vorbelastung und deshalb nur eine nachrangige ökologische Bedeutung.

Die Eschen-Ahorn-Eichenwälder südlich von Freilassing haben wegen der sehr hohen Vorbelastung durch die B 304 und die B 20 sowie wegen der starken Störeffekte durch die DB-Anlagen, Industriebauten und Müllablagerungen nur eingeschränkte funktionale Bedeutung als Lebensstätte für Pflanzen und als Nist-, Brut- und Zufluchtsstätte für Tiere. Der kartierte Eschenwald (Biotop Nr. 8143-191 und 8143-192) stellt ein Inselbiotop dar, da er von der Heubergstraße und eine Bauschuttdeponie durchschnitten und von der bestehenden B 304 angeschnitten wird. Diese bestehenden Trenn- und Barrierewirkungen führen bereits jetzt schon zu erheblichen negativen Auswirkungen auf die Pflanzen- und Tierwelt. Die westlich gelegenen Acker- und Grünlandflächen bieten sehr wenige Nischen für Wildkräuter und sind auch wegen fehlender Kleinstrukturen und der hohen Belastung durch angrenzende Gewerbebetriebe als Lebensraum für die Tierwelt nur bedingt geeignet. Die einzigen Kleinstrukturen befinden sich entlang des Bahndammes.

Wie in den Unterlagen 10 und 10.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima

und Landschaft und Erholung, die sich auf den Bedarf von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Naturhaushalt auswirken:

- Konfliktbereich K 1 (Bau-km 0+285 bis 0+590):

Unmittelbare Veränderung (Überbauung) von straßennahen Hecken, Feldgehölzen und Einzelbäumen mit längerer Entwicklungszeit sowie die Versiegelung landwirtschaftlich genutzter Flächen

- Konfliktbereich K 2 (Bau-km 0+600 bis 1+095):

Unmittelbare Veränderung und Verlust ökologisch wertvoller Lebensräume sowie Eingriff in Naturhaushalt und Landschaftsbild durch Versiegelung von Wald und Überbauung straßennaher Biotope, Feldgehölze und Einzelbäume

2.3.5.2.4 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die in § 19 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG 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 gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen der Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6a BayNatSchG 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.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen orientieren sich an den Entwicklungszielen des Arten- und Biotopschutzprogramms (ABSP) des Landkreises Berchtesgadener Land, an den Vorgaben der Regionalplanung, an den Fachplanungszielen aus der Wald funktionsplanung und am Flächennutzungs- und Landschaftsplan der Stadt Freilassing. Der Schwerpunkt für das betroffene Gebiet liegt im Erhalt, in der Optimierung und Renaturierung naturnaher Biotopstrukturen, einschließlich deren Verknüpfung mit vereinzelt Restbiotopen. Zudem sollen naturnahe Standorte aufgewertet werden. Naturferne Waldbestände sollen durch die Schaffung gestufter Waldränder mit angrenzenden extensiven Krautsäumen verbessert werden.

Für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt 1,47 ha erforderlich. Im Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 10 und 10.2) sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug.

Als Ausgleichsmaßnahme ist die Maßnahme A 1 „Verwendung der Rückbaufläche (0,13 ha) zur Laubwaldgründung“ in einem anrechenbaren Umfang von ca. 0,07 ha vorgesehen. Ziel der Maßnahme ist eine Laubwaldgründung mit Vertretern der eschenreichen Hartholz-Auenmischwälder und die Entwicklung von artenreichen Kraut- und Strauchsäumen entlang der Waldränder.

Die maßnahmebedingte Versiegelung von Wald, die Überbauung straßennaher Wälder mit Biotopcharakter und die mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope von Baukm 0+600 bis 1+095 (Konfliktbereich K2) führen zu derart schwerwiegenden Eingriffen in den Naturhaushalt, dass sie nicht ausgleichbar sind.

Als Ersatzmaßnahme hierfür ist die Maßnahme E „Gestaltung neuer Lebensräume auf der Ersatzfläche südlich der Ortschaft Straß“ mit einem Flächenumfang von ca. 1,4 ha vorgesehen. Ziel der Maßnahme ist die Schaffung neuer ökologischer wertvoller Lebensräume für Pflanzen und Tiere, die Vernetzung einzelner Biotoptypen und die Schaffung eines Ökokontos für verschiedene Straßenbauvorhaben. Folgende Maßnahmen sind dazu vorgesehen:

- Gründung eines Laubmischwaldes
- Anlage von Hecken / Feldgehölzen
- Entwicklung von Waldunterpflanzung
- Gründung einer Feucht-/Streuobstwiese
- Pflanzung von Einzelbäumen
- Extensivierung von Grünland

Mit den planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A 1 und E zum Naturhaushalt werden die Eingriffe nach Art. 6a Abs. 1 Satz 4 und Satz 5 BayNatSchG ausgeglichen bzw. in sonstiger Weise kompensiert. Insbesondere werden auf der Ersatzfläche E an der B 304, die in räumlich funktionalem Zusammenhang zum Eingriffsort steht und ca. 5 km davon entfernt liegt, in Abstimmung mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, gezielte landschaftspflegerische Maßnahmen durchgeführt, die mittel- bis langfristig die Funktionen des Naturhaushaltes auf gleichwertige Weise ersetzen werden. Die Maßnahmen entsprechen dem planerischen Leitbild und werten den Landschaftsraum auf.

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). Das Enteignungsrecht erstreckt sich nämlich nicht lediglich auf die Anlagen, die vom Begriff der Bundesfernstraße in § 1 Abs. 4 FStrG umfasst werden. Da der Gesetzgeber die fachplanerische Zulassung des Vorhabens von der Durchführung naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen abhängig macht, erweist sich auch die Enteignung für diese Zwecke als im Sinne des § 19 Abs. 1 Satz 2 FStrG notwendig zur Ausführung des Vorhabens.

Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 12, 12.1) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit auch für sie, 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 bei der Auswahl der benötigten Ersatzflächen Rücksicht genommen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nach Realisierung der dargestellten und beschriebenen landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen unter Beach-

tung der unter A.3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen bzw. kompensiert werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Das Ausgleichs- und Ersatzflächenkonzept wurde hinsichtlich der Lage, des Flächenumfanges und der speziellen geplanten Maßnahmen mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, einvernehmlich abgestimmt.

2.3.5.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für den Ausbau der B 304 westlich Freilassing mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung nicht als rechtliches Hindernis. Soweit erforderlich, werden in diesem Planfeststellungsbeschluss nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG Befreiungen von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG und der Art. 12, 13 FFH-RL und Art. 5 V-RL für die nach Anhang IV der FFH-RL bzw. der V-RL geschützten Arten erteilt, die durch das planfestgestellte Vorhaben beeinträchtigt werden. Auf Grund der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG kann hierüber im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

2.3.5.3.1 Nationales Artenschutzrecht

Eine Zulassung des Planvorhabens in Bezug auf die Betroffenheit allein nach Bundesrecht geschützter Arten lässt sich auf die Legalausnahme nach § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stützen. Für alle lediglich nationalrechtlich geschützten Arten bleibt es auch nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006,319, s.u. C 2.3.5.3.2) bei der Anwendung der Legalausnahme und der Einbeziehung des Artenschutzes in die Eingriffsregelung, weil insofern kein rechtlicher Konflikt mit dem Anwendungsvorrang (BVerwG vom 21.06.2006, Az. 9 A 28.05, Rn. 38) europäischen Rechts auftritt. Die Verbote des § 42 BNatSchG gelten danach u. a. nicht für den Fall, dass die Handlungen bei der Ausführung eines nach § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayNatSchG i. V. m. § 19 Abs. 4 BNatSchG zugelassenen Eingriffs vorgenommen werden, soweit hierbei Tiere, einschließlich ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten, nicht absichtlich beeinträchtigt werden. Für die besonders geschützten Arten, die nicht auch streng geschützt sind, wurden mit Hilfe der Eingriffsregelung über die vorgefundenen Biotopstrukturen und Arten (siehe Unterlage10) generalisierende Rückschlüsse auf die im Eingriffsgebiet betroffenen Arten getroffen. Im Rahmen der Eingriffsermittlung und der damit verbundenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen wurden die möglichen Beeinträchtigungen dieser besonders geschützten Arten berücksichtigt.

Es wurde festgestellt, dass für die im Bereich des Bauvorhabens vorkommenden Standorte und Lebensstätten der nach Artenschutzkartierung Bayern geschützten Tierarten Kleiner und Großer Schillerfalter (*Apatura ilia/Apatura iris*) sowie Seefrosch (*Rana ridibunda*) keine erheblichen negativen Auswirkungen entstehen. Wegen der Einzelheiten wird auf Unterlage 10 S.42 f. verwiesen.

2.3.5.3.2 Europäisches Artenschutzrecht

Der Anwendbarkeit des § 43 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG stehen im Hinblick auf Arten, die unter das Schutzregime der FFH-RL oder der V-RL fallen, unüberwindliche rechtliche Hürden auf Grund des Verstoßes gegen sekundäres Gemeinschaftsrecht entgegen. Der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 10. Januar 2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) 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. Hier-

durch 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 (aaO, Rn. 57 – 62). Der EuGH stellte bereits in seinem Urteil vom 20. Oktober 2005 (Rs. C-6/04, Rn. 111 f.) fest, dass Art. 16 FFH-RL die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten von den Art.12 bis 15 Buchst. a und b der Richtlinie abweichen dürfen, genau festlege und daher restriktiv auszulegen sei. Die Art. 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 Art.12 oder 13 als auch die Ausnahmebestimmung des Art.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 auf Grund 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 bedeutet dies: Dort, wo das nationale Artenschutzrecht in Konflikt mit dem Europäischen Recht kommen kann, genießt das Europäische Recht Anwendungsvorrang. 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 (s.o. C 2.3.5.3.1).

Wo die Legalausnahme nicht zur Anwendung kommen kann, müssen daher artenschutzrechtliche Befreiungen gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG geprüft werden, der insofern § 42 Abs. 1 BNatSchG ergänzt. Die Befreiung ist eine eigenständige Entscheidungsmöglichkeit der Planfeststellungsbehörde, die ihr offen steht, sofern § 43 Abs. 4 Satz1 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.

2.3.5.3.3 Befreiungserteilung nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Die Befreiung wird für folgende geschützte europäische Vogelarten erteilt:

- Amsel (*Turdus merula*)
- Bachstelze (*Motacilla alba*)
- Blässhuhn (*Fulica atra*)
- Blaumeise (*Parus caeruleus*)
- Buchfink (*Fringilla coelebs*)
- Buntspecht (*Dendrocopos major*)
- Eichelhäher (*Garrulus glandarius*)
- Elster (*Pica pica*)
- Fitis (*Phylloscopus trochilus*)
- Gartengrasmücke (*Sylvia borin*)
- Gimpel (*Pyrrhula pyrrhula*)

- Grünfink (*Carduelis chloris*)
- Grünspecht (*Picus viridis*)
- Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*),
- Kleiber (*Sitta europaea*)
- Kleinspecht (*Dryobates minor*)
- Kohlmeise (*Parus major*)
- Mäusebussard (*Buteo buteo*)
- Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*)
- Rabenkrähe (*Corvus corone*)
- Ringeltaube (*Columba palumbus*)
- Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*)
- Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*)
- Schwarzspecht (*Dryocopus martius*)
- Singdrossel (*Turdus philomelos*)
- Sperber (*Accipiter nisus*)
- Star (*Sturnus vulgaris*)
- Stockente (*Anas platyrhynchos*)
- Sumpfmeise (*Parus palustris*)
- Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*)
- Waldbaumläufer (*Certhia familiaris*)
- Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*)
- Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

Wir verweisen insofern auf die Unterlage 10 als Fachbeitrag zum speziellen Artenschutz.

2.3.5.3.4 Verbotstatbestände und geschützte Arten nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. nach der FFH-RL und V-RL

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-Richtlinie (92/43 EWG),
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL (79/409 EWG),
- 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-Richtlinie (92/43 EWG),
- 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-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Zu den europäischen Vogelarten gehören nach Art. 1 der V-RL (79/409 EWG) 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-Richtlinie (92/43 EWG),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung aufgeführt sind.

Das Europarecht regelt die artenschutzrechtlichen Verbote zum einen in Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d und 13 Abs. 1 Buchst. a und b der FFH-RL für die in Anhang IV Buchst. a) und b) der FFH-RL genannten Tiere und Pflanzen:

- Art. 12 Abs. 1 Buchst. a FFH-RL verbietet alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. b FFH-RL verbietet absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL verbietet jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;
- Art. 12 Abs. 1 Buchst. d FFH-RL verbietet jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. a verbietet absichtliches Pflücken, Sammeln, Abschneiden, Ausgraben oder Vernichten von Exemplaren solcher Pflanzen in deren Verbreitungsraum in der Natur;
- Art 13 Abs. 1 Buchst. b verbietet Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder zum Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren solcher Pflanzen.

Das Europarecht regelt ferner die Verbote zum Schutz der unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten in Art. 5 Buchst. a – d, 9 V-RL:

- Art. 5 Buchst. a V-RL verbietet das absichtliche Töten oder Fangen, ungeachtet der angewandten Methode;
- Art. 5 Buchst. b V-RL verbietet die absichtliche Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und die Entfernung von Nestern;
- Art. 5 Buchst. c V-RL verbietet das Sammeln der Eier in der Natur und den Besitz dieser Eier
- Art. 5 Buchst. d V-RL verbietet das absichtliche Stören, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern es sich auf die Zielsetzung der Vogelschutzrichtlinie erheblich auswirkt;
- Art. 5 Buchst. e V-RL verbietet das Halten von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.

2.3.5.3.5 Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen des Bauvorhabens auf die geschützten Arten

Für die tatsächlich oder potenziell vorkommenden Arten im Untersuchungsraum wurde untersucht, ob und in welchem Ausmaß sie durch das Vorhaben betroffen sind und ob dadurch unter Berücksichtigung der Schutz- und Minimierungsmaßnahmen Verbotstat-

bestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG bzw. Art.12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13 Abs. 1 Buchst. a und b FFH-RL und Art. 5 Buchst. a – d V-RL möglicherweise erfüllt werden.

Die Erfüllung gemeinschaftsrechtlicher Verbotstatbestände ist Teil der Prüfungsvoraussetzungen zur Erteilung einer Befreiung nach § 62 Abs.1 BNatSchG für nach Gemeinschaftsrecht streng geschützte Arten. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird die Überprüfung der Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Verbotstatbestände auf die geschützten Arten im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

- Verwirklichung der Verbotstatbestände bei streng geschützten Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL:

Im Untersuchungsraum konnten keine Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL festgestellt werden. Verbotstatbestände werden daher nicht verwirklicht.

- Verwirklichung der Verbotstatbestände bei streng geschützten Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL:

Im Untersuchungsraum konnten keinerlei Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL festgestellt werden. Verbotstatbestände werden daher nicht verwirklicht.

- Verwirklichung der Verbotstatbestände bei betroffenen Vogelarten der V-RL:

Schwarzspecht (*Dryocopus martius*):

Der deutschlandweit ungefährdete und in Bayern in der Vorwarnliste aufgeführte Schwarzspecht wurde zwar in dem zu rodenden Waldgebiet nicht nachgewiesen, jedoch befinden sich nach Aussage des LBV in dem Landschaftsraum südlich von Freilassing zahlreiche Vorkommen. Dieses Waldgebiet wird durch die Trasse der geplanten B 304 angeschnitten.

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG:

Eine direkte bau- oder anlagenbedingte Inanspruchnahme von Brutplätzen durch die Trasse der geplanten B 304 konnte nicht nachgewiesen werden, weshalb der Verbotstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, insbesondere das Beschädigen oder Zerstören von Niststätten nicht erfüllt ist. Auch das bereits bestehende betriebsbedingte Kollisionsrisiko wird sich voraussichtlich nicht erhöhen, da es sich hier nur um den Ausbau einer vorhandenen Straße handelt. Während der Bauphase kommt es vermutlich, v. a. durch Lärm und visuelle Effekte, zu Störungen häufig frequentierter Nahrungshabitate des Schwarzspechts. Es ist davon auszugehen, dass diese Nahrungshabitate in direktem funktionellen Zusammenhang mit den Brutplätzen in der näheren Umgebung des Untersuchungsraums stehen. Der Verbotstatbestand gem. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher einschlägig.

- Verbotstatbestände nach Art. 5 V-RL:

Direkte Verluste von besetzten Nestern und Eiern treten nicht auf, sodass der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b V-RL (Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern) nicht einschlägig ist. Da das Kollisionsrisiko in Folge des Bauvorhabens nicht signifikant zunimmt, greift auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. a V-RL (Tötung) nicht ein. Die prognostizierten Störungen beschränken sich lediglich auf das Jahr der Bauarbeiten. Ein negativer mittel- oder langfristiger Einfluss auf die lokale Population der Art sowie den günstigen Erhaltungszustand im Naturraum und im natürlichen Verbreitungsgebiet der Art kann ausgeschlossen werden. Daher ist der Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchst. d V-RL ebenfalls nicht einschlägig (populationsbezogener Ansatz des Verbotstatbestandes).

Buntspecht (*Dendrocopos major*)

Der Buntspecht ist die am wenigsten spezialisierte heimische Spechtart und deshalb auch die am häufigsten vorkommende. Man kann ihn sowohl in Laub- als auch in Nadelwäldern finden, aber auch in Parks und in der Kulturlandschaft, sofern dort Alleen, Windschutzstreifen oder kleine Baumgruppen vorhanden sind.

Eichenmischwälder mit viel Alt- und Totholz sind für ihn optimale Lebensräume. Der Buntspecht ist wie alle Spechte ein Höhlenbrüter. Die Bruthöhlen zimmert er selbst und bevorzugt dazu weiche Holzarten und morsche alte Bäume. Er beginnt viele Höhlungen auszuarbeiten, bevor er eine einzige vollendet. Er besitzt eine hohe Distanzflucht.

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG:

Eine direkte bau- oder anlagenbedingte Inanspruchnahme von Brutplätzen durch die Trasse der geplanten B 304 konnte nicht nachgewiesen werden, weshalb der Verbotstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, insbesondere das Beschädigen oder Zerstören von Niststätten nicht erfüllt ist. Auch das bereits bestehende betriebsbedingte Kollisionsrisiko wird sich voraussichtlich nicht erhöhen, da es sich hier nur um den Ausbau einer vorhandenen Straße handelt. Während der Bauphase kommt es vermutlich, v. a. durch Lärm und visuelle Effekte, zu Störungen häufig frequentierter Nahrungshabitate des Schwarzspechts. Es ist davon auszugehen, dass diese Nahrungshabitate in direktem funktionellen Zusammenhang mit den Brutplätzen in der näheren Umgebung des Untersuchungsraums stehen. Der Verbotstatbestand gem. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher einschlägig.

- Verbotstatbestände nach Art. 5 V-RL:

Direkte Verluste von besetzten Nestern und Eiern treten nicht auf, sodass der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b V-RL (Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern) nicht einschlägig ist. Da das Kollisionsrisiko in Folge des Bauvorhabens nicht signifikant zunimmt, greift auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. a V-RL (Tötung) nicht ein. Die prognostizierten Störungen beschränken sich auf das Jahr der Bauarbeiten. Ein negativer mittel- oder langfristiger Einfluss auf die lokale Population der Art sowie den günstigen Erhaltungszustand im Naturraum und im natürlichen Verbreitungsgebiet der Art kann ausgeschlossen werden. Daher ist der Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchst. d V-RL ebenfalls nicht einschlägig (populationsbezogener Ansatz des Verbotstatbestandes).

Grünspecht (*Picus viridis*)

Der Grünspecht ist einer der häufigsten Spechte in Europa. Er bevorzugt halboffene Landschaften mit ausgedehnten Althölzern, vor allem Waldränder, Feldgehölze, Streuobstwiesen, Parks, Haine und große Gärten mit Baumbestand. Innerhalb ausgedehnter Waldgebiete kommt er nur in stark aufgelichteten Bereichen, an Waldwiesen und größeren Lichtungen vor. Die Art zeigt dabei eine starke Präferenz für Laubwälder. In ausgedehnten Nadelholzforsten kann sie großflächig sehr selten sein oder fehlen. Der Grünspecht ist auf Grund seiner starken Spezialisierung anfällig für strenge Winter mit hohen Schneelagen. Er schweift teilweise weit umher und erscheint oft in Gärten, um dort nach Nahrung zu suchen. Dennoch ist er ein weitgehend standorttreuer Vogel, der nur kurze Wanderungen unternimmt.

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG:

Eine direkte bau- oder anlagenbedingte Inanspruchnahme von Brutplätzen durch die Trasse der geplanten B 304 konnte nicht nachgewiesen werden, weshalb der Verbotstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, insbesondere das Beschädigen oder Zerstören von Niststätten, nicht erfüllt ist. Auch das bereits bestehende betriebsbedingte Kollisionsrisiko wird sich voraussichtlich nicht erhöhen, da es sich hier nur um den Ausbau einer vorhandenen Straße handelt. Während der Bauphase kommt es vermutlich, v. a. durch Lärm und visuelle Effekte, zu Störungen häufig frequentierter Nahrungshabitate des Schwarzspechts. Es ist davon auszugehen, dass diese Nahrungshabitate in direktem funktionellen Zusammenhang mit den Brutplätzen in der näheren Umgebung des Untersuchungsraums stehen. Der Verbotstatbestand gem. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher einschlägig.

- Verbotstatbestände nach Art. 5 V-RL:

Direkte Verluste von besetzten Nestern und Eiern treten nicht auf, sodass der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b V-RL (Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern) nicht einschlägig ist. Da das Kollisionsrisiko in Folge des Bauvorhabens nicht signifikant zunimmt, greift auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. a V-RL (Tötung) nicht ein. Die prognostizierten Störungen beschränken sich lediglich auf das Jahr der Bauarbeiten. Ein negativer mittel- oder langfristiger Einfluss auf die lokale Population der Art sowie den günstigen Erhaltungszustand im Naturraum und im natürlichen Verbreitungsgebiet der Art kann ausgeschlossen werden. Daher ist der Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchst. d V-RL ebenfalls nicht einschlägig (populationsbezogener Ansatz des Verbotstatbestandes).

Kleinspecht (*Dryobates minor*)

Der Kleinspecht ist mit einer Größe von etwa 15 cm der kleinste Specht Europas. Der Lebensraum des Kleinspechts sind Laub- und Mischwälder, Parks und Obstgärten. Er bevorzugt dabei Bäume mit weichem Holz (Weiden, Pappeln) und solche mit rissiger Borke, etwa Eichen. Er frisst hauptsächlich Insekten und deren Larven sowie Spinnen. Die Nahrung sucht er sich im oberen Kronenraum der Bäume. Kleinspechte bevorzugen zur Anlage ihrer Bruthöhlen sehr morsches, weiches Holz, in dem Höhlen schnell angelegt werden können. Oft ist das Holz so verrottet, dass die Höhlen nur für eine Brut genutzt werden. Die Weibchen sind auch in einer Brutsaison nicht monogam. Sie können in mehreren Nestern nacheinander Eier legen, die von unterschiedlichen Männchen bebrütet werden. Der Kleinspecht besitzt somit keine ausgesprochene Brutplatztreue und verfügt über eine hohe Distanzflucht.

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG:

Auch beim Kleinspecht ist eine direkte bau- oder anlagenbedingte Zerstörung von Brutplätzen durch die B 304 neu nicht nachgewiesen. Somit werden Verbotstatbestände wegen des Beschädigens und Zerstörens von Brut- und Niststätten nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Auch das bereits vorhandene betriebsbedingte Kollisionsrisiko wird sich voraussichtlich nicht erhöhen, da es sich hier nur um den Ausbau einer vorhandenen Straße handelt. Während der Bauphase kommt es vermutlich, v. a. durch Lärm und visuelle Effekte, zu Störungen häufig frequenterer Nahrungshabitate des Schwarzspechts. Es ist davon auszugehen, dass diese Nahrungshabitate in direktem funktionellen Zusammenhang mit den Brutplätzen in der näheren Umgebung des Untersuchungsraums stehen. Der Verbotstatbestand gem. § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist daher einschlägig.

- Verbotstatbestände nach Art. 5 V-RL:

Direkte Verluste von besetzten Nestern und Eiern treten nicht auf, sodass der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b V-RL (Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern) nicht einschlägig ist. Da das Kollisionsrisiko in Folge des Bauvorhabens nicht signifikant zunimmt, greift auch der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. a V-RL (Tötung) nicht ein. Die prognostizierten Störungen beschränken sich auf das Jahr der Bauarbeiten. Ein negativer mittel- oder langfristiger Einfluss auf die lokale Population der Art sowie den günstigen Erhaltungszustand im Naturraum und im natürlichen Verbreitungsgebiet der Art kann ausgeschlossen werden. Daher ist der Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchst. d V-RL ebenfalls nicht einschlägig (populationsbezogener Ansatz des Verbotstatbestandes).

Sonstige Vogelarten

Die nachfolgend aufgeführten bayern- und deutschlandweit ungefährdeten Vogelarten kommen im Untersuchungsraum fast flächendeckend mit zahlreichen Brutplätzen vor. Alle Arten haben annähernd die gleichen Lebensraumsprüche und sind zudem anspruchslos bei der Habitatwahl:

Amsel (*Turdus merula*), Bachstelze (*Motacilla alba*), Blässhuhn (*Fulica atra*), Blau-
meise (*Parus caeruleus*), Buchfink (*Fringilla coelebs*), Eichelhäher (*Garrulus glandarius*),
Elster (*Pica pica*), Fitis (*Phylloscopus trochilus*), Gartengrasmücke (*Sylvia bo-*

rin), Gimpel (*Pyrrhula pyrrhula*), Grünfink (*Carduelis chloris*), Hausrotschwanz (*Phoenicurus ochruros*), Kleiber (*Sitta europaea*), Kohlmeise (*Parus major*), Mäusebussard (*Buteo buteo*), Mönchsgrasmücke (*Sylvia atricapilla*), Rabenkrähe (*Corvus corone*), Ringeltaube (*Columba palumbus*), Rotkehlchen (*Erithacus rubecula*), Schwanzmeise (*Aegithalos caudatus*), Singdrossel (*Turdus philomelos*), Sperber (*Accipiter nisus*), Star (*Sturnus vulgaris*), Stockente (*Anas platyrhynchos*), Sumpfmeise (*Parus palustris*), Sumpfrohrsänger (*Acrocephalus palustris*), Waldbaumläufer (*Certhia familiaris*), Zaunkönig (*Troglodytes troglodytes*), Zilpzalp (*Phylloscopus collybita*)

- Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG

Durch das Anschneiden von Waldflächen gehen mehrere Brutplätze durch bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme direkt verloren. Außerdem ist von weiteren Brutplatzverlusten im Nahbereich der geplanten Trasse durch bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte auszugehen. Daher wird ein Verbotstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Beschädigung und Zerstörung von Nist- bzw. Brutstätten) erfüllt. Für die Brutvögel, die im Nahbereich der geplanten Trasse weiterhin brüten, verbleibt zwar ein schon zum jetzigen Zeitpunkt bestehendes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko; in Folge des lediglich bestandsorientierten Ausbaus ist aber keine signifikante vorhabensbedingte Erhöhung des Kollisionsrisikos zu prognostizieren. Durch v. a. bau- und betriebsbedingten Lärm und visuelle Effekte kommt es weiterhin zu Störungen von Brutvögeln im Umfeld der geplanten Trasse, weshalb auch Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt sind.

- Verbotstatbestände nach Art. 5 V-RL

Bau- und anlagenbedingt gehen mehrere Brutstätten dieser bayern- und deutschlandweit ungefährdeten Vogelarten verloren. Nachdem es sich dabei um Vogelarten handelt, die in jeder Brutsaison ihr Nest neu bauen, kann die Erfüllung des Verbots der Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern jedoch dadurch ausgeschlossen werden, dass die Rodungen in den Wintermonaten, vor Beginn der Brutsaison stattfinden (s. Auflage A.3.3.1). Der enge Zusammenhang zwischen den Schutzobjekten Nester und Eier macht deutlich, dass Nester, die nicht mehr genutzt und auch nicht erneut genutzt werden, vom Verbotstatbestand nicht erfasst werden. Daher ist der Verbotstatbestand des Art. 5 Buchst. b Vogelschutzrichtlinie nicht einschlägig.

Für die im Nahbereich der geplanten B 304 weiterhin brütenden Exemplare dieser Arten ist kein auf Grund der Baumaßnahme erhöhtes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko zu prognostizieren. Ein Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchst. a Vogelschutzrichtlinie (Tötung) ist daher ebenfalls nicht einschlägig. Störungen mehrerer Brutpaare der bayern- und deutschlandweit ungefährdeten Vogelarten während der Brut- und Aufzuchtzeit sind zwar insbesondere durch bau- und betriebsbedingten Lärm sowie visuelle Effekte zu verzeichnen, der Verbotstatbestand nach Art. 5 Buchst. d V-RL wird jedoch nicht erfüllt. 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. Der aktuelle günstige Erhaltungszustand dieser Vogelarten wird unter Berücksichtigung der Größe und Stabilität der Populationen im betroffenen Naturraum und somit im natürlichen Verbreitungsgebiet nicht beeinträchtigt. Zudem werden durch die im LBP festgesetzte Ausgleichsmaßnahme A1 (Anlegen von Feldgehölzen und Heckenstrukturen) Brutplätze für diese Vogelarten kurz- bis mittelfristig neu geschaffen.

- Bestand und Betroffenheit weiterer streng geschützter Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen:

Streng geschützte Tier- und Pflanzenartenarten, die nicht gleichzeitig nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützt sind, wurden im Untersuchungsraum nicht nachgewiesen.

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat damit ergeben, dass mit der Durchführung des Planvorhabens hinsichtlich einiger gemäß §§ 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützter Arten, deren Schutzstatus sich aus den europarechtlichen Regelungen des Art. 1 V-RL ergibt, gegen die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG verstoßen wird bzw. ein solcher Verstoß nicht ausgeschlossen werden kann.

2.3.5.3.6 Befreiungsmöglichkeit gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG

Nach § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG kann von den Verboten des § 42 Abs. 1 BNatSchG Befreiung gewährt werden, wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern und die Art. 12, 13 und 16 der FFH-RL oder die Art. 5 bis 7 und 9 der V-RL nicht entgegenstehen. Nach Art. 16 Abs. 1 FFH-RL können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen des Art. 12 FFH-RL unter anderem im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit und Ordnung oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses abweichen (Buchst. c), sofern es keine anderweitige zufrieden stellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Art. 9 Abs. 1 V-RL erlaubt es den Mitgliedstaaten, unter anderem im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder im Interesse der Luftfahrt (Buchst. a) von Art. 5 V-RL abzuweichen, sofern es keine anderweitig zufrieden stellende Lösung gibt. In Ergänzung bestimmt hier Art. 13 V-RL, dass die Anwendung der auf Grund der Richtlinie getroffenen Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der unter Art. 1 V-RL fallenden Vogelarten nicht zu einer Verschlechterung der derzeitigen Lage führen darf.

2.3.5.3.6.1 Überwiegende Belange des Gemeinwohls

Hier rechtfertigt es § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG, aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls von den Verboten des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren.

Das gesamte Vorhaben dient dem Gemeinwohl, weil es erforderlich ist, um das durch die geplante Ansiedlung mehrerer Gewerbebetriebe im Planungsbereich zu erwartende überdurchschnittlich steigende Verkehrsaufkommen auf der B 304 funktionsgerecht und verkehrssicher zu bewältigen. Die planfestgestellte Baumaßnahme führt zu einer Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Leichtigkeit des Verkehrs. Zudem wird durch die Beseitigung der engen Radien der B 304 und den Neubau der Eisenbahnüberführung die Sicherheit deutlich erhöht. Außerdem wird die Bundesstraße im Planungsbereich auch für Schwerverkehrsfahrzeuge über 4,00 m Höhe befahrbar gemacht. Die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ wie Radfahrer und Fußgänger werden durch die aus dem Neubau von Geh- und Radwegen resultierende Trennung vom motorisierten Verkehr besser geschützt.

Diese Belange, die sich für den Ausbau der B 304 westlich Freilassing und die Erneuerung der Eisenbahnüberführung anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so erfüllen sie nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts auch die Merkmale der „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“ nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL (vgl. BVerwG, Urf. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04 – juris, Rn. 573). Im Rahmen des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL schlagen sie unter dem Blickwinkel der öffentlichen Sicherheit als Interessen zu Buche, die geeignet sind, sich gegenüber dem mit Art. 5 V-RL verfolgten Schutzziel durchzusetzen. Der Begriff der öffentlichen Sicherheit nach Art. 9 Abs. 1 Buchst. a V-RL ist hier so weit auszulegen, dass es zu einem Gleichlauf

mit der Regelung in Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL kommt, die eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen aus Gründen des Gemeinwohls einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulässt.

2.3.5.3.6.2 Kein Entgegenstehen der Art. 12 Abs. 1 Buchst. a – d, 13, 16 FFH-RL, Art. 5 Buchst. a – d, 9 V-RL

Tier- und Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie werden durch die Baumaßnahme nicht erheblich beeinträchtigt und erfüllen somit nicht die Verbotstatbestände gem. Art. 12 Abs. 1 Buchst. a - d FFH-Richtlinie. Eine Befreiung gemäß § 62 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist daher in dieser Hinsicht nicht erforderlich.

Für einige europäische Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie werden zwar die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG erfüllt, die enger gefassten Verbotstatbestände des Art. 5 V-RL werden dagegen nach der Untersuchung für die betroffenen Vogelarten nicht verletzt. Aus naturschutzfachlicher Sicht kann daher eine Befreiung nach § 62 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Zusammenhang mit den europarechtlichen Artenschutzvorschriften der Vogelschutzrichtlinie erteilt werden.

2.3.5.3.7 Ausnahmsweise Zulassung des Eingriffs nach Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 Satz. 2 BNatSchG

Nach Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bzw. § 19 Abs. 3 BNatSchG darf ein Eingriff, in dessen Folge Biotope zerstört werden, die für die dort wild lebenden Tiere und wild wachsenden Pflanzen der streng geschützten Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen, nicht ersetzbar sind, nur zugelassen werden, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Durch den bestandsorientierten Ausbau der B 304 mit gleichzeitiger Erneuerung der Eisenbahnüberführung sind zwar streng geschützte Arten, die nicht gleichzeitig nach der FFH-RL bzw. Art. 1 V-RL geschützt sind, vorübergehend während der Bauphase am Rande betroffen, eine Zerstörung ihrer Lebensräume i. S. des Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG bzw. des § 19 Abs. 3 Satz. 2 BNatSchG ist aber nicht gegeben. Sonstige Beeinträchtigungen von nach Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopen durch Anlage, Bau und Betrieb der Bundesstraße können durch die Umsetzung der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen durch die Neuschaffung entsprechender Lebensraumtypen in der Nähe zu den nachgewiesenen Artvorkommen ausgeglichen werden. Die Rodungen oder sonstigen Beeinträchtigungen von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder -gebüsch nach Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG können durch die geplante Ausgleichsmaßnahme A1 ausgeglichen werden.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 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 Baumaßnahme kommt es zu keinem Ausbau von Gewässern. Wasserschutzgebiete oder amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete werden nicht berührt.

2.3.6.2 Begründungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Im Anschlussbereich anderer Straßen und Zufahrten wird entsprechend verfahren.

Im Einschnittsbereich wird das Wasser über Mulden mit 20 cm Oberboden versickert. Nachdem kiesiger Boden ansteht, ist eine Versickerung ohne Probleme möglich.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnisse erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein geforderte Versickerung in unbelastetem Untergrund, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Berchtesgader Land hat ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 1,14 ha aus landwirtschaftlich genutzten Flächen neu in Anspruch genommen. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe als Folge der geplanten Baumaßnahme, sind nicht erkennbar und wurden im Verfahren auch nicht vorgetragen.

2.3.8 Wald

Nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG bedarf die Beseitigung von Wald zu Gunsten einer anderen Bodennutzungsart, also die Rodung, der Erlaubnis. Diese wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst, durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss also ersetzt. Dabei ist der Grundsatz, dass die Erlaubnis zu erteilen ist, sofern insbesondere keine Versagungsgründe vorliegen, sinngemäß auch im Planfeststellungsverfahren anzuwenden (Art. 9 Abs. 8 i. V. mit Abs. 4 bis 7 BayWaldG). Durch die geplante Baumaßnahme werden von Bau-km 0+700 bis 0+900 und an der Anschlussstelle Freilassing Süd Waldflächen von insgesamt 0,53 ha mit unterschiedlicher Funktion und Bedeutung (Hartholzaue, lokaler Immissionsschutzwald, Teile als Biotop kartiert, Straßenbegleitgrün, Feldgehölz) in Anspruch genommen.

Der Ausbau der B 304 kann unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit trotz dieser Eingriffe zugelassen werden. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.2.2). Die Eingriffe in Waldflächen sind unvermeidbar und können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle waldrechtliche Versagungsvoraussetzungen oder andere Rechtsvorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen nach § 8 BNatSchG i. V. m. Art. 6ff Bay-NatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen.

Die durch die Baumaßnahme bedingten Waldverluste können nach Ansicht der Fachbehörden unter Beachtung der unter A.3.6 festgesetzten Nebenbestimmungen wieder ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von Art. 6a Abs. 1 und 3 BayNatSchG Flächen von insgesamt über 0,53 ha zur natürlichen Waldentwicklung (Maßnahmen A 1 und E: Gründung eines Laubmischwaldes an ein bestehendes Feldgehölz, Anlage von Hecken und Streuobstwiesen und die Bepflanzung von Straßenverschnittflächen an der B 304) vorgesehen. Die vorgesehenen Flächen sind das Ergebnis einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger und den Naturschutz- und Forstbehörden und fachlich nachvollziehbar. Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

2.3.9 Denkmalpflege

Nach Angaben des Bayer. Landesamtes für Denkmalpflege sind innerhalb des Wirkraumes der Planfeststellungstrasse zwei bekannte Bodendenkmäler unmittelbar betroffen:

- 8143/0172 Römerstraße Augsburg – Salzburg
- 8143/0106 Brandgrab der Römerzeit

Darüber hinaus liegen folgende Bodendenkmäler im Nahbereich der Planung:

- 8143/0051 Frühmittelalterliches Reihengräberfeld mit bisher 7 Bestattungen
- 8143/0103 Endneolithische Knaufhammeraxt. Einzelfund.
- 8143/0150 Diverse Einzelfunde der römischen Kaiserzeit
- 8143/0166 Vermutlich Brandgrab der römischen Kaiserzeit

Mit einer intensiven vorgeschichtlichen bis mittelalterlichen Besiedlung ist an der schwach ausgeprägten westlichen Terrasse der Saalach östlich der jüngsten Auenstufe zu rechnen. Vermutlich liegen hier auf fruchtbaren Braunerdeböden zahlreiche Bodendenkmäler dicht gereiht beieinander.

Im eigentlich siedlungsfeindlichen Ainringer Moos sind zahlreiche Funde geborgen worden, die nach den Fundzusammenhängen und der -charakteristik in kultischem Kontext stehen dürften. In der nahen Umgebung sind zugehörige Siedlungsfundstellen zu erwarten. Für das Bauvorhaben ist diese Denkmälergruppe jedoch von geringer Bedeutung, weil sie ausreichend weit vom Baugeschehen entfernt liegt.

Bedeutsam ist in erster Linie die Römerstraße Augsburg - Salzburg (8143/0172). Die Römerstraße quert zunächst die Saalachtterrasse und verläuft dann ca. 250 m weit unter und neben der heutigen B 304. Wie an siedlungsnahen römischen Straßen üblich, lassen sich in Straßennähe römische Bodendenkmäler nachweisen und weitere prognostizieren. Praktisch unmittelbar an der Trasse wurde mit 8143/106 ein Brandgrab der römischen Kaiserzeit aufgedeckt. Solche Brandgräber sind gewöhnlich Teil eines größeren Brandgräberfriedhofs. Die Friedhöfe erstrecken sich häufig entlang römischer Ausfallstraßen. Viele Anzeichen weisen auf die massive Präsenz von Bodendenkmälern der Römerzeit und des Mittelalters beidseits der römischen Straßenachse und damit im westlichen Teil der Planfeststellungstrasse hin.

Die Realisierung der Trasse wird nachteilige Auswirkungen auf den Bestand der bekannten und der vermuteten Bodendenkmäler haben. Nach Auffassung des Bayer.

Landesamtes für Denkmalpflege ist es nur durch die sogenannte "harte" Prospektion, d.h. den konsequenten Oberbodenabtrag im Bereich der zukünftigen Trasse möglich, alle vorhandenen Bodendenkmäler zu erkennen und vor der vollständigen Zerstörung durch eine archäologische Dokumentation und Bergung zu bewahren.

Im Einzelnen fordert das Landesamt, die Römerstraße 8143/0172 im Trassenbereich an noch auszuwählenden Stellen zu schneiden und jeweils auf ca. 5 m Breite auszugraben. Im Bauvorfeld oder Bau begleitend müssten Sondagen in Form eines konsequenten einstreifigen Oberbodenabtrags auf der gesamten Trassenlänge durchgeführt werden. Die Ersatzfläche E, der Kreisverkehr, der begleitende Geh- und Radweg nordseitig der B 304, Kreuzungen, Einmündungen sowie temporäre Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze wären ebenfalls zu prospektieren.

Mit den Erdarbeiten für die geplante Maßnahme dürfe erst nach sachgerechter Freilegung, Dokumentation und Bergung der vorhandenen Bodendenkmäler begonnen werden.

Die Prospektion und die ggf. notwendigen archäologischen Folgemaßnahmen wären durch den Maßnahmeträger, der seine Interessen zum Nachteil des archäologischen Erbes Bayerns verfolge, zu finanzieren.

Die für die Bauarbeiten erforderliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG kann trotz des Vorhandenseins eventueller Bodendenkmäler durch diesen Planfeststellungsbeschluss erteilt werden.

Ein Verzicht auf die Maßnahme ist auf Grund der Bedeutung des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit der Bodendenkmäler nicht möglich. Auf die Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme wird verwiesen (C.2.2). Maßnahmen wie eine weitere Minimierung des Ausbaustandards oder eine Verschiebung der Trasse sind ebenfalls nicht möglich (C.2.3.2) und würden auch nicht zu geringeren Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern führen. Das öffentliche Interesse an der Baumaßnahme überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Die Nebenbestimmung in diesem Beschluss unter A.3.1.8 stellt zudem sicher, dass die Oberbodenarbeiten unter fachlicher Begleitung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege durchgeführt werden. Auf Art.8 Abs.1 und 2 DSchG wird hingewiesen.

Zur Durchführung einer „harten“ Prospektion und gegebenenfalls einer archäologischen Ausgrabung kann der Vorhabensträger nicht mittels einer Nebenbestimmung verpflichtet werden. Für eine derartige Auflage besteht keine Rechtsgrundlage. Art. 8 Abs. 4 DSchG verpflichtet den Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten nur dazu, entsprechende Grabungsmaßnahmen zu dulden, nicht jedoch, diese selbst aktiv durchzuführen.

Zur Übernahme von Kosten für die Prospektion und ggf. erforderliche archäologische Folgemaßnahmen bei der Auffindung von Bodendenkmälern, wie vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege gefordert, kann der Vorhabensträger nicht verpflichtet werden. Für eine derartige Kostenregelung nach dem sog. Verursacherprinzip fehlt die Rechtsgrundlage, denn weder das Bayerische Denkmalschutzgesetz (Art. 7 und 8) noch die sog. „Charta von La Valetta“ sehen diese Kostentragung direkt so vor. Das Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedsstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen, und ist nicht unmittelbar anwendbar. Das deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine weitergehenden Verpflichtungen.

Als allgemeiner Rechtsgrundsatz gilt das Verursacherprinzip nicht; es gibt nur Ansprüche, 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). Insbesondere das Bayerische Denkmalschutzgesetz enthält keine ausdrückliche Bestimmung dazu, dass dem Verursacher eines Eingriffs in ein Bodendenkmal die Grabungs- und Dokumentationskosten aufzuerlegen sind (vgl. VG München, Urteil vom 14.09.2000, Az. M 29 K 00.838, bestätigt durch BayVGh, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B00.3684, BayVBl 2004, 310). So kann der Vorhabensträger

auch nicht über Art. 22 Abs. 2 DSchG zur Beteiligung an den Kosten verpflichtet werden, da sich diese Vorschrift direkt nur an kommunale Gebietskörperschaften richtet und nicht analog auf die Bundesrepublik Deutschland als Straßenbaulastträger angewendet werden kann.

Die Anordnung einer „harten“ Prospektion auf Kosten des Vorhabensträgers ist daher abzulehnen.

Gleichwohl hat sich der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 24.08.2007 dazu bereit erklärt, vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege eine Vereinbarung über Art, Umfang und Ablauf der archäologischen Maßnahmen sowie die Kostentragung abzuschließen.

2.3.10 Sonstige öffentliche Belange

2.3.10.1 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.

2.3.10.2 Belange der Deutschen Bahn AG

Den Belangen der Deutschen Bahn AG wird durch die unter A.3.8.1 in diesem Beschluss festgesetzten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

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

Der Vorhabensträger hat in seiner Stellungnahme vom 24.08.2007 zugesichert, die von der Deutschen Bahn AG im Verfahren eingebrachten Regelungen über Sicherungsmaßnahmen und Unfallverhütung selbst zu beachten und in den Vertrag mit dem Bauausführenden aufzunehmen.

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

2.3.10.3 Belange der Polizeidirektion Traunstein

Die Polizeiinspektion Traunstein bittet in ihrer Stellungnahme vom 16.05.2007 um die Schaffung einer Kontrollstelle auf der B 304 neu zur Überwachung des Schwerverkehrs. Auf Grund der Einschnittslage mit Längsgefällen von 2% bzw. 4% und Quergefällen von 4% bzw. 6% im Planungsbereich ist ein achsweises Verwiegen der Schwerverfahrzeuge vor Ort jedoch nicht möglich. Der Bau einer Kontrollstelle in diesem Bereich kommt daher nicht in Betracht.

2.4 Private Belange

Durch den bestandsorientierten Ausbau werden landwirtschaftliche Nutzflächen in relativ geringem Umfang (1,14 ha) neu in Anspruch genommen. Großflächige Durchschneidungen von landwirtschaftlichen Grundstücken werden vermieden. Der Vorhabensträger konnte von einem Großteil der betroffenen Grundstückseigentümer die Bedarfsflächen bereits freihändig erwerben bzw. eine Bauerlaubnis einholen.

Gegen das planfestgestellte Bauvorhaben wurden keine privaten Einwendungen erhoben.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau westlich Freilassing mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung von Bau-km 0+285 bis Bau-km 1+095 der B 304 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung und die Widmung nach Fernstraßengesetz richten sich nach § 2 Abs. 6a FStrG, da die bestehende B 304 im Zuge des planfestgestellten Vorhabens nur verbreitert und unerheblich verlegt wird.

Danach gelten die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile durch die Sperrung als eingezogen, die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile mit der Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

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

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

Hinweis:

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Freilassing und in der Gemeinde Ainring 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, 25.09.2007

Wachter
Oberregierungsrat