

Aktenzeichen: 32-4354.2-B 304-010



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 304 Traunstein - Freilassing
Ausbau der B 304
mit
Beseitigung des Bahnüberganges bei Mühlreit
Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110
Str.-km 73,222 bis Str.-km 75,384 der B 304**

München, 20.08.2009

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u>	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u>	4
A Entscheidung	5
1. <u>Feststellung des Plans</u>	5
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u>	5
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u>	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.4 Verkehrslärmschutz	11
3.5 Landwirtschaft	12
3.6 Fischerei	13
3.7 Wald	13
3.8 Militärische Belange	14
3.9 Denkmalschutz	14
3.10 Sonstige Nebenbestimmungen	14
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	20
4.1 Gegenstand/Zweck	20
4.2 Plan	20
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	20
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u>	21
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	22
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	22
6.2 Zurückweisungen	22
7. <u>Kostenentscheidung</u>	22
B Sachverhalt	23
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u>	23
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u>	24
Raumordnung/Landesplanung	24
3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	24

C	<u>Entscheidungsgründe</u>	28
1.	<u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	28
1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	28
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	29
1.3	Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG	29
2.	<u>Umweltverträglichkeitsprüfung</u>	30
2.1	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)	30
2.2	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	38
3.	<u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	40
3.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	40
3.2	Planrechtfertigung	40
3.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	43
3.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	43
3.3.2	Planungsvarianten.....	44
3.3.3	Ausbaustandard	44
3.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz	48
3.3.5	Naturschutz und Landschaftspflege	54
3.3.6	Gewässerschutz	66
3.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	68
3.3.8	Städtebauliche Belange	68
3.3.9	Wald	68
3.3.10	Fischerei.....	69
3.3.11	Denkmalschutz.....	69
3.3.12	Sonstige öffentliche Belange.....	70
3.4	Private Einwendungen	71
3.4.1	Bemerkungen, die von mehreren Einwendern erhoben wurden.....	71
3.4.2	Einzelne Einwender	76
3.5	Gesamtergebnis	83
3.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	83
4.	<u>Kostenentscheidung</u>	84
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	84
	<u>Hinweis zur öffentlichen Auslegung</u>	84

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 304-010

**Vollzug des FStrG;
B 304 Traunstein - Freilassing
Ausbau der B 304
mit Beseitigung des Bahnüberganges bei Mühlreit
Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110
Str.-km 73,222 bis Str.-km 75,384 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 mit Beseitigung des Bahnüberganges bei Mühlreit von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110 wird mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2a	Übersichtslageplan	1:25.000
3a	Lageplan der Planfeststellungstrasse	1:5.000
4, Bl. 1	Regelquerschnitt der B 304	1:50
4, Bl. 2	Regelquerschnitt Gemeindeverbindungsstraßen	1:50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5a, Bl. 1 und Bl. 2	Lageplan	1:1.000
6a	Lageplan B 304 Widmungen, Abstufungen, Einziehungen	1:5.000
7	Bauwerksverzeichnis	-
8a, Bl. 1	Höhenplan der B 304	1:5.000/500
8a, Bl. 2	Höhenplan Gemeindeverbindungsstraßen	1:5.000/500
9a	Schalltechnische Untersuchungen: Lageplan der Immissionsorte Überprüfung auf „wesentliche Änderung“ Überprüfung auf „Lärmvorsorge“	1:5.000
10	Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung	-
10.1a	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:5.000
10.2 a	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:5.000
10.3	FFH-Vorprüfung	
10.4	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung	
12a, Bl. 1 - 3	Grunderwerbspläne	1:1.000
12.1, Bl. 1 - 3	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum der 1. Tektur vom 29.08.2008.

Die Unterlagen in der überholten Fassung vom 21.04.2006 (Unterlagen 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10.1, 10.2, 12) und die Unterlage 11 (Betrachtung der Schutzgüter nach § 6 UVPG) 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, Wilhelm-Pitz-Str. 1, 95448 Bayreuth, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom AG einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Freilassing, Alpenstr. 1, 83395 Freilassing, mindestens sechs Monate vor Baubeginn, damit die gegebenenfalls erforderlichen Sicherungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen an den betroffenen Versorgungsanlagen 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. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten. Anker- und Zugseile von Zugmaschinen sind so zu sichern, dass sie auch bei Bruch nicht in die Hochspannungsleitungen schnellen können.
- 3.1.3 Dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe, Am Kiesfang 4, 83317 Teisendorf, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.4 Der Deutschen Bahn Netz AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München, um die erforderlichen Baumaßnahmen an den Bahnstrecke 5703 Rosenheim - Freilassing rechtzeitig abzustimmen.
- 3.1.5 Der Invitel International, Ortstraße 24, A-2331 Vösendorf, mindestens sieben Werk-tage vor Baubeginn damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an dem betroffenen Datenhighway Austria Route Wien-München abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Das Bauende ist ebenfalls anzuzeigen.
- 3.1.6 Der Erdgas Südbayern GmbH, Ungsteiner Straße 31, 81539 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Erdgashochdruckleitung 1002 Waging - Freilassing mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.7 Dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, rechtzeitig vor Baubeginn.
- 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 Der Gemeinde Ainring, Salzburger Straße 48, 83404 Ainring, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Abwasserleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.10 Den Fischereiberechtigten in betroffenen Gewässerabschnitten (mindestens 3 Wochen vor Beginn der Baumaßnahmen), damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten. Das Bauende der Gesamtbaumaßnahme ist ebenfalls anzuzeigen.
- 3.1.11 Dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein, Rosenheimer Str. 7, 83278 Traunstein, ist Baubeginn und Bauende mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.
- 3.1.12 Dem Freunde Ainringer Moos e. V., Adelstetten 44, 83404 Ainring, damit die Anpassungsarbeiten an der Feldbahn (Museumsbahn) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Neue Brückenbauwerke

- 3.2.1.1 Der Brückenquerschnitt ist oberstromig strömungsgünstig auszubilden.
- 3.2.1.2 Die Ausführungsplanung ist unter Vorlage von detaillierten Plänen mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abzustimmen.
- 3.2.1.3 Die Widerlager sind ausreichend tief, mind. 1,0 m unter Sohle, gegen Auskolkung zu sichern (z. B. mittels einer Spundwand oder einem Steinvorfuß in ausreichender Tiefe).
- 3.2.1.4 Die Sicherung der Uferböschungen im Brückenbereich ist mittels eines groben, ausreichend (mind. 1,0 m tief) gegründeten, unterschiedlich hohen Steinsatzes/Steinvorfußes aus Wasserbausteinen mit Kantenlängen 40/60 zu sichern. Der genaue Umfang und die Art der Sicherungsarbeiten sind vor Ort im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein festzulegen.

3.2.2 Wildholzrechen

Der Wildholzrechen, das Hochwasserentlastungsgerinne und die Verlegung der Kleinen Sur in diesem Bereich sind im Detail mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abzustimmen. Der oberstromige Anschluss ist auszurunden.

- 3.2.3 Die im Zusammenhang mit der Bauausführung veränderten, entfernten bzw. beschädigten wasserbaulichen Schutzbauten (Ufer -, Sohlbefestigungen, Sohlfixierungen, etc.) sind im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein zum frühest möglichen Termin wieder einwandfrei herzustellen.

- 3.2.4 Entfernter bzw. beschädigter Uferbewuchs ist standortgemäß nachzupflanzen

3.2.5 Gewässerausbau am Rossbach

Der Gewässerausbau am Rossbach ist möglichst naturnah zu gestalten. Die Böschungen sind so flach als möglich auszubilden. Die geradlinige Linienführung in den Verlegungsstrecken ist durch eine naturnahe Linienführung zu ersetzen. Das Abflussverhalten des Rossbaches darf nicht nachteilig beeinflusst werden.

3.2.6 Lehrgerüst, Behelfsüberführung

Lehrgerüste und Behelfsüberführungen müssen vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt werden, soweit sie in abflussrelevanten Bereichen liegen.

3.2.7 Bauzeit

- 3.2.7.1 In den bei Hochwasser überfluteten oder abflussrelevanten Vorländern dürfen keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden.
 - 3.2.7.2 Eventuell gerammte Spundwände, Pfähle, Fundamente etc., die als Baubehelfe (Behelfsbrücken, Baubrücken, Lehrgerüste) im Gewässerbereich eingebracht wurden, müssen wieder restlos entfernt werden.
 - 3.2.7.3 Der Hochwasserschutz und die Funktionsfähigkeit der vorhandenen Schutzwasserbauten, Uferbefestigungen etc. müssen während der gesamten Bauzeit gewährleistet bleiben.
 - 3.2.7.4 Die differenzierten Hochwassersituationen sind im Bauzeitenplan, bzw. bei der Ausführung von Teilarbeiten zu berücksichtigen.
 - 3.2.7.5 Zur Zeit des größten Hochwasserrisikos (sommerliche Gewitterzeit) muss der volle Hochwasserabfluss durchgehend gewährleistet bleiben. Alle diese Forderungen einschränkende Maßnahmen haben zu unterbleiben.
 - 3.2.7.6 Der Vorhabensträger hat einen mit der erforderlichen Sachkenntnis und Entscheidungsbefugnis versehenen "Verantwortlichen für den Hochwasserschutz" zu benennen und einen Alarmplan für den Hochwasserfall im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein auszuarbeiten. Der vom Vorhabensträger benannte Verantwortliche für den Hochwasserschutz ist ebenfalls namentlich mit Anschrift und Telefonnummer dem Landratsamt Traunstein, der Gemeinde Ainring und dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein anzuzeigen.
 - 3.2.7.7 Der vom Vorhabensträger benannte Verantwortliche hat sich in eigener Zuständigkeit und Verantwortung - auch über das Wochenende und fortlaufend bei Bauunterbrechungen aller Art - über die örtliche Hochwassergefahr (Wetterlage, Wasserführung vor Ort), gefährdete Bereiche, Bauabwicklung, Hochwasserverlauf u.a. zu informieren und daraus resultierend Entscheidungen zu treffen.
 - 3.2.7.8 Der vom Vorhabensträger benannte Verantwortliche ist ferner auch dafür verantwortlich, dass die zur Abwendung von Hochwassergefahren notwendigen Materialien und Geräte vorgehalten und jederzeit rechtzeitig eingesetzt werden können. Gegebenenfalls ist der Baubetrieb darauf abzustimmen.
- ### 3.2.8 Unterhaltung
- 3.2.8.1 Verlegungsstrecken Rossbach

Die Verlegungsstrecken des Rossbaches sind zwei Jahre vom Vorhabensträger zu unterhalten, da mit erhöhtem Unterhaltungsaufwand gerechnet werden muss, bis die Verlegungsstrecke entsprechend eingewachsen ist.
 - 3.2.8.2 Brücke über den Rossbach

Der Rossbach ist im Bereich des Brückenbauwerks zukünftig wegen der erschwerten Zugänglichkeit vom Vorhabensträger zu unterhalten.
 - 3.2.8.3 Brücke über die kleine Sur (Bauwerk 2)

Die Kleine Sur ist im Brückenbauwerk von 3,0 m oberhalb bis 3,0 m unterhalb des Brückenbauwerkes zukünftig wegen der erschwerten Zugänglichkeit vom Vorhabensträger zu unterhalten.
 - 3.2.8.4 Feldwegbrücke über die kleine Sur (Bauwerk 2a) einschließlich Wildholzrechen

Die Kleine Sur einschließlich der Feldwegbrücke und des Wildholzrechens ist im Bereich von 20,0 m oberhalb des Rechenbauwerkes bis zur Unterhaltungsgrenze nach A.3.2.8.3 zukünftig durch den Vorhabensträger zu unterhalten.

3.2.9 Überwachung der Brücke (zu Art. 70 BayWG)

Nach stärkeren Hochwässern oder Unwettern, mindestens jedoch einmal im Jahr, hat der Vorhabensträger das Bauwerk zu überprüfen. Hierbei ist insbesondere auf Kolkbildung oder eine sonstige Veränderung des Gewässerbettes zu achten.

3.2.10 Hinweise

3.2.10.1 Flußaufsichtlich bedingte Anregungen des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein sind in Ergänzung bzw. zur Präzisierung zu den schriftlich formulierten Auflagen und Bedingungen bei der Bauausführung nach Möglichkeit zu würdigen bzw. zu berücksichtigen.

3.2.10.2 Der vom Vorhabensträger benannte Verantwortliche für den Hochwasserschutz kann bei anlaufenden größeren Hochwasserereignissen ergänzende, jedoch unverbindliche Informationen über den Hochwassernachrichtendienst des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein - jedoch ohne Auswirkungen auf seine anschließende Verantwortlichkeit - erhalten.

3.2.10.3 Die größte Hochwassergefahr - mit den Spitzenabflüssen herrscht in der Regel bei Langregenzeiten zwischen Juni und September (Sommerhochwässer). Die abflussärmste Periode liegt im Winter zwischen Dezember und Ende Februar. Ab März ist mit erhöhten Wasserständen - Schneeschmelze - zu rechnen. Jedoch sind auch im Winter bei entsprechender Witterung (Tauperioden) z.T. größere Abflüsse (Winterhochwasser) möglich.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.3.1 Der Vorhabensträger hat bei der erforderlichen Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. auf die Fauna Rücksicht zu nehmen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.

3.3.2 Die erforderlichen Rodungsmaßnahmen sind im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar zur Vermeidung der Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nestern und Eiern außerhalb der Brutsaison durchzuführen. Hierzu sind alle Strukturen im Bereich des Baufeldes zu roden und das Baufeld vollständig zu räumen. Sollten aus wichtigen Gründen Rodungsmaßnahmen außerhalb des Zeitraums zwischen Oktober und Februar vorgenommen werden müssen, behalten wir uns eine Entscheidung vor.

3.3.3 Die in den Planunterlagen 10 und 10.2a dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind möglichst frühzeitig durchzuführen und sollen möglichst mit der Beendigung der Straßenbaumaßnahme durch den Vorhabensträger fertig gestellt sein. Soweit die Flächen bereits erworben sind, sind dort die Maßnahmen möglichst vor dem eigentlichen Baubeginn durchzuführen. Die auf der Ersatzfläche westlich des Weilers Straß vorgesehenen ökologischen Aufwertungsmaßnahmen sind spätestens zeitlich mit Baubeginn der Straßenbaumaßnahme vorzunehmen und zügig durchzuführen. Sollte sich im Zuge der Umsetzung die Notwendigkeit ergeben, von der Planung abzuweichen, sind der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen, einschließlich eines gutachtlichen Nachweises der Gleichwertigkeit und einer Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde zur Prüfung vorzulegen. Auf Art. 76 BayVwVfG wird hingewiesen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.3.4 Der Vorhabensträger hat für die in den Planunterlagen 10 und 10.2a dargestellten Ausgleichs- und Ersatzflächen in Abstimmung mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, einen landschaftspflegerischen Ausführungsplan aufzustellen.
- 3.3.5 Die Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, unaufgefordert und fristgerecht durch Bestätigung des Vorhabensträgers, nachzuweisen.
- 3.3.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.7 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass der überwiegende Teil des für die Ausgleichsmaßnahme A1 genutzten Grundstücks zukünftig landwirtschaftlich extensiv genutzt wird. Dabei hat eine jährliche Mahd ab dem 01.07 mit Mähgutabfuhr und Düngeverzicht zu erfolgen. Die bestehenden Gehölzstrukturen sind mit einem großzügigen Krautsaum und gestuftem Strauchmantel zu versehen.
- 3.3.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Der Vorhabensträger hat dies im Rahmen einer ökologischen Bauaufsicht sicherzustellen.
- 3.3.9 Im Bereich östlich des Weilers Winkeln und der Bahnunterführung sowie im Gebiet östlich der Kleinen Sur ist für die Erhaltung und Offenhaltung der hier vorhandenen kleinen Wiesengräben Sorge zu tragen.
- 3.3.10 Der Vorhabensträger hat die Baustelleneinrichtungen für die ökologischen Maßnahmen jeweils vor Baubeginn der einzelnen Abschnitte im Rahmen einer Begehung mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.
- 3.3.11 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen für die Bauzeit eine verantwortliche ökologische Baubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Naturschutzbehörde, zu benennen.

3.4 Verkehrslärmschutz

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein Lärmschutzbelag 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 Lärmschutzbelages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des Lärmschutzbelages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.4.3 Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung die "Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung" vom 29.08.2002 -32. BImSchV, BGBl. S. 3478 - sowie die "Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm" vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2 zu beachten. Der Zulieferverkehr zu Baustellen soll, wenn er durch Wohngebiete geführt werden muss, soweit als möglich tagsüber abgewickelt werden. Massenguttransporte sollen nach Möglichkeit über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten oder gegebenenfalls auch über die neue Trasse (so genanntes „Vor-Kopf-Arbeiten“) geleitet werden.
- 3.4.4 Die Eigentümer der nachfolgend aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu ge-

hören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

O.g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Gemeinde Ainring, Gemeindeteil Mühlreit, liegenden Anwesen (vgl. Unterlage 9a):

- Hort Hs. Nr. 2 (Nordseite EG, Nordseite 1. OG)
- Mühlreit Hs. Nr. 1 (Südseite 1. OG)

- 3.4.5 Die Eigentümer der unter A.3.4.4 aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes für Dorf-/Mischgebiete liegt.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 1997". Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche vorhanden sind, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder sonstige zum Wohnen im Freien geeignete und bestimmte Flächen eines Grundstückes. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.5.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen sowie Ausgleichs- und Ersatzflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.5.4 Alle vom Bauvorhaben berührten, bestehenden Drainagen und Abflussgräben sind vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem betroffenen Grundeigentümer funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Im Rahmen der durchgeführten Baumaßnahmen dürfen keine neuen Bodenverdichtungen oder Staunässebereiche auf verbleibender landwirtschaftlicher Flur entstehen. Die Bewirtschaftung der angrenzenden Nutzflächen muss insofern nach der Baumaßnahme wieder möglich sein.
- 3.5.5 Landwirtschaftlich genutzte Flächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden (Arbeitstreifen, Bauzwischenlager, Deponien etc.) und zurück zu bauende Straßenflächen müssen nach Abschluss der Bauarbeiten unter Beachtung der sonst üblichen Bodeneigenschaften so rekultiviert werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung in der ursprünglichen Ertragslage erfolgen kann (keine Untergrundverdichtung, Aufkalkung, Auftrag einer aktiven humosen Oberschicht).

3.6 Fischerei

- 3.6.1 Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete und der Situation angepasste und mit dem Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei, abgestimmte Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Bauvorhaben betroffenen Gewässern so weit wie möglich zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollen außerhalb der Schonzeiten der hier vorkommenden Fischarten stattfinden. Auf die Laichzeit dominanter Fischarten ist Rücksicht zu nehmen.
- 3.6.2 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind das Wasserwirtschaftsamt Traunstein und die Fischereiberechtigten sofort durch den Vorhabensträger zu verständigen.
- 3.6.3 Bei Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Die ggf. unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Aufforstung auszugleichen. Unumgängliche Längsausbauten zur Standsicherung der Bauwerke haben naturnah zu erfolgen (unregelmäßiger Steinwurf o. ä.).

3.7 Wald

- 3.7.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein vor Beginn der Rodungsarbeiten alle erforderlichen Ersatzflächen flurnummerngenau nachzuweisen.
- 3.7.2 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die Ersatzaufforstungen im Einvernehmen mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein mit standortgemäßen Baumarten vorzunehmen. Das waldbauliche Vorgehen soll mit diesen abgestimmt werden, insbesondere bezüglich der einzuhaltenden Grenzabstände, der Baumartenwahl und der erforderlichen Pflanzenzahlen. Insbesondere der Verlust des Moorwaldtypes sollen dabei ähnlich einem feuchten Niedermoor mit Baumarten einer entsprechend naturnahen Bestockung aus Birken, Vogelbeeren, und ggf. Schwarzerlen mit Fichten und Kiefernbeimischungen ersetzt werden.
- 3.7.3 Der Vorhabensträger hat im Zuge der Projektausführung die tatsächlich beanspruchten oder gerodeten Waldflächen zu erfassen und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein anzuzeigen. Eventuell entstehende Rodungsmehrungen sind mit zusätzlichen Ersatzaufforstungen im Verhältnis 1:1 auszugleichen.
- 3.7.4 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, nur temporär beanspruchte Flächen in Abstimmung mit den Eigentümern sowie mit der dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein wieder mit Wald i. Sinne des Art. 2 Abs. 1 BayWaldG zu bestocken bzw. geeignete Waldränder zu begründen.
- 3.7.5 Der Vorhabensträger soll die Ersatzaufforstungen und die Aufforstungen der temporär beanspruchten Flächen dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein bis spätestens 1 Jahr nach Beendigung der Baumaßnahmen nachweisen. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein im Rahmen einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.

3.8 Militärische Belange

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

3.9 Denkmalschutz

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

3.9.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger frühestens vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.

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

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

3.9.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

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

3.10 Sonstige Nebenbestimmungen

3.10.1 Belange der E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter, Netzplanung Regensburg, Heinkelstraße 1, 93049 Regensburg

3.10.1.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass Bestand und Betrieb der betroffenen Versorgungsanlagen durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

- 3.10.1.2 Der Vorhabensträger hat notwendige Sicherungs- und Anpassungsmaßnahmen in Abstimmung mit der E.ON Bayern AG durchzuführen.
- 3.10.2 Belange der Deutschen Bahn AG, Niederlassung Süd, Immobilienmanagement, Richelstraße 3, 80634 München
- 3.10.2.1 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, 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 über die Regelung aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen nach dem EKrG zustande kommt, wird darauf hingewiesen, dass die zu treffenden Kreuzungsregelungen einer nachträglichen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten werden.
- 3.10.2.2 Der Vorhabensträger hat in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG geeignete Maßnahmen zur Sicherung der Baustelle zu ergreifen. Baumaschinen und Geräte sind so aufzustellen, dass diese nicht in den Gefahrenbereich der Gleise gelangen können. Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen, insbesondere während der Bauarbeiten, in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Deutschen Bahn AG ist auf Dauer entsprechend den örtlichen Gegebenheiten auszuschließen. Eine geeignete Einfriedung ist im Bereich der einzelnen Baufelder, während der Bauphase durch einen Bauzaun und nach Fertigstellung in geeigneter Form zu erstellen. Dabei sind Zäune aus Metall ggf. zu erden. Sollte das Freihalten des geforderten Raumes nicht gewährleistet werden können, so ist für den Zeitraum der Bauarbeiten, Inspektionen und Instandhaltungsmaßnahmen das Gleis für den Zugverkehr zu sperren. Fristen sind bei dem zuständigen Betriebskoordinator zu erfragen. 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 gemäß den VDE-Richtlinien freizuhalten.
- 3.10.2.3 Zur Sicherung der Baustelle und des Eisenbahnverkehrs zwischen Bahnkilometer 77,5 und 78,4 ist eine Einweisung des Gesamtbauleiters durch den Bezirksleiter Fahrbahn Freilassing vor Ort erforderlich.
- 3.10.2.4 Mindestabstände von Bauwerken und Fundamenten sind in Absprache mit der Deutschen Bahn AG einzuhalten.
- 3.10.2.5 Beschädigungen am Brückenbauwerk in Bahnkilometer 77,630 sind anzuzeigen.
- 3.10.2.6 Vor Baubeginn ist eine Fotodokumentation über vorhandene Schäden im Beisein des Bezirksleiters Fahrbahn zu erstellen.
- 3.10.2.7 Bei Arbeiten in der Nähe des Gefahrenbereichs der Gleise ist eine Sicherungsplanung erforderlich.
- 3.10.2.8 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Gleislage im Kreuzungsbereich in Bahn-km 78,232 (Bauwerk Nr.3) vor, während und nach erfolgter Maßnahme, durch einen Bauüberwacher Bahn in Längs- u. gegenseitiger Höhenlage, sowie in Richtung gemessen und dokumentiert werden kann.
- 3.10.2.9 Erforderliche Gleissperrungen sind mittels einer baubetrieblichen Anmeldung und einer Betriebs- und Bauanweisung, unter Berücksichtigung der Mindestbestellfrist von 6 Wochen, vor Baubeginn gemäß Ril 406 bei dem zuständigen Betriebskoordinator der DB Netz AG zu beantragen. Bahnbetriebliche Einschränkungen (z.B. Gleissperrungen) sind von einem "Bauüberwacher Bahn" vor Ort zu begleiten.

- 3.10.2.10 Geländeadjustungen im Bereich der Grundstücksgrenze sind unter Beachtung der Richtlinien 800.0130 "Streckenquerschnitte auf Erdkörper und 836 "Erdbauwerke planen ..." zulässig. Bei allen Arbeiten im Bereich von planfestgestellten Bahnanlagen ist das bautechnische Regelwerk der Deutschen Bahn AG zu beachten. Insbesondere verweisen wir im Bereich von Ingenieurbauwerken (Brücken usw.) auf Richtlinie 804.
- 3.10.2.11 Der Vorhabensträger hat bei den geplanten Bauarbeiten an der Bahnstrecke sicherzustellen, dass während der Arbeiten kein "wilder Bahnübergang" entsteht. Posten und Absperrungen während der Bauzeit sind unverzichtbar.
- 3.10.2.12 Abstand und Art der Bepflanzung müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf das Bahngelände bzw. in das Lichtraumprofil 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.
- 3.10.2.13 Bei Bauarbeiten ist auf den Druckbereich aus den Eisenbahnverkehrslasten zu achten. Grundsätzlich darf der Druckbereich der Gleise durch Baugruben o.ä. nicht angeschnitten werden. Falls dies erforderlich werden sollte, ist durch geeignete Maßnahmen wie z.B. Spundwände oder Einbau von Hilfsbrücken, die Lagestabilität des Gleises zu sichern. Die Standsicherheit des Bahndamms darf nicht beeinträchtigt werden. Setzungen, auch im Millimeterbereich, im Bereich der Gleisanlagen sind unzulässig. In Verbindung damit sind turnusmäßige Inspektionen der Gleislage erforderlich. Die theoretische Böschung darf nicht ab- oder untergraben werden, auch nicht in geradliniger Fortsetzung der gedachten Linie des Damms 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. Eine eventuelle Verankerung im Gleisbereich oder im Druckbereich der Gleisanlage ist nicht zulässig.
- 3.10.2.14 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.
- 3.10.2.15 Anfallendes Oberflächenwasser oder sonstige Abwässer dürfen nicht auf Bahngrund geleitet und zum Versickern gebracht werden. Es dürfen keine schädlichen Wasseranreicherungen im Bahnkörper auftreten.
- 3.10.2.16 Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen (Wassergräben, Wasserkanäle, Wasserdurchlässe etc.) dürfen nicht nachteilig verändert werden.
- 3.10.2.17 Grenzmarkierungen und Kabelmerkmale der Deutschen Bahn AG dürfen nicht entfernt, verändert oder verschüttet werden bzw. sind durch den Vorhabensträger neu herzustellen.
- 3.10.2.18 Bei der Umsetzung der Planung hat der Vorhabensträger die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Insbesondere wird auf die Ril 836 und 997 der Deutschen Bahn AG in Verbindung mit den dazugehörigen baurechtlichen Richtlinien und Vorschriften der allgemeinen Bauwirtschaft verwiesen.
- 3.10.2.19 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 Baudurchführung, unter angemessener Berücksichtigung seiner verkehrlichen und betrieblichen Belange zu gewährleisten.

- 3.10.2.20 Soweit auf Bahngelände öffentliche Straßen und ihre Zugehörungen für die Baumaßnahme zu benutzen sind, hat der Vorhabensträger selbst die notwendigen Verkehrs- und sicherheitspolizeilichen Maßnahmen im Benehmen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu treffen.
- 3.10.2.21 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 kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, welche bei elektrifizierten Strecken sowie bei allen Vorhaben, bei denen das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, mind. 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, Immobilienmanagement I.NF-S(R), Richelstraße 1, 80634 München, einzureichen. Generell ist auch ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- 3.10.2.22 Um die Aktualität der im betroffenen Bereich evtl. tangierenden vorhandenen Bahnanlagen und Leitungen zu gewährleisten, hat der Vorhabensträger rechtzeitig vor Baubeginn eine "Spartenanfrage" bei der DB Netz AG, Niederlassung Süd, N.BI-S-L 2 AVI, Richelstraße 3, 80634 München, der DB Telematik GmbH, Region Süd, Landsberger Str. 314, 80687 München, der DB Systel GmbH, Region Süd, Landsberger Straße 314, 80687 München, der DB Energie GmbH, D.EBV 3, Niederlassung Süd, Projekte München, Richelstraße 3, 80634 München sowie eine Absprache mit dem bereits erwähnten Netzbezirk Freilassing, Rupertusstraße 1, 83395 Freilassing zu halten. 6 Wochen vor Baubeginn ist der 1. Bezirksleiter Fahrbahn Netzbezirk München Ost zu benachrichtigen und mit diesem die Sicherung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse durchzusprechen und abzustimmen. Das Kabelmerkblatt der Deutschen Bahn AG –Drucksache 899401– ist von der bauausführenden Firma vor Baubeginn schriftlich anzuerkennen. Auf Strafverfolgung nach StGB §§ 315, 316, 316b und 317 bei vorsätzlicher oder fahrlässiger Beschädigung von Kabeln wird ausdrücklich hingewiesen. Eine Einweisung der bauausführenden Firmen in die Kabellage ist erforderlich, um Beschädigungen der betriebsnotwendigen Kabel zu vermeiden.
- 3.10.2.23 Baumaßnahmen/Rückbau des Bahnüberganges (BÜ) in Bahn-km 78,090
- 3.10.2.23.1 Alle Anlagenteile und die befestigten Zugangsbereiche sind zu entfernen und das Regelprofil der Strecke ist wiederherzustellen. Die Zufahrten sind durch Schutzrichtungen (Leitplanken oder Aufschüttungen) zu sichern.
- 3.10.2.23.2 Es dürfen keine Maschinen, Geräte, Container, PKW usw. im Bereich der BÜ-Sicherungsanlagen (jeweils 240 m vor BÜ) abgestellt oder gelagert werden. Bei Arbeiten mit Maschinen und Geräten im Bereich der BÜ-Anlage, ist der BÜ für den Straßenverkehr zu sperren oder mit einen Bahnübergangsposten zu sichern.
- 3.10.2.23.3 Mit Sperrung bzw. Auflassung des Bahnübergangs in km 78,090 ist durch eine geeignete Abzäunung (ggf. Pflanzung von Strauchwerk) das gewohnte Überqueren der Bahnlinie nachhaltig zu verhindern.
- 3.10.2.23.4 Eine Gleisentwässerung beidseitig des aufgelassenen Bahnüberganges ist herzustellen bzw. anzupassen und eine geplante Bepflanzung in Verbindung mit der Maßnahme ist mit dem Bezirksleiter Fahrbahn abzustimmen, um Sichteinschränkungen, z. B. auf Signale zu verhindern.

- 3.10.2.23.5 Bei Baumaßnahmen in der Nähe des Bahnüberganges Bahn-km 78,091 vor dessen Auflassung muss jederzeit die ausreichende Sicht auf die straßenseitigen Anlagenteile gewährleistet sein.
- 3.10.2.23.6 Es wird darauf hingewiesen, dass beim Rückbau des nicht mehr benötigten Beton-schalthauses des Bahnüberganges unter anderem die Kabelanlagen der Stellwerks-technik, welche auch bei Auflassung des Bahnübergangs weiterhin in Betrieb bleiben, in einen neu zu erstellenden Kabelschrank umverlegt werden müssen. Ebenfalls zum Rückbau der Bahnübergangsanlage gehören die notwendigen Anpassungsmaßnahmen im Stellwerk "Freilassing" sowie der Rückbau der Kameraanlagen für die Gefahrenraumbeobachtung durch den Fahrdienstleiter.
- 3.10.2.24 Hinweise:
- 3.10.2.24.1 Es wird darauf hingewiesen, dass nach Abschluss der Entwurfsplanung eine "Eisenbahntechnische Prüfung" (§ 3 Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes) für die detaillierte technische Ausführungsplanung zu Eisenbahnanlagen rechtzeitig vor Baubeginn beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Sachbereich 2, Arnulfstraße 9/11, 80335 München, zu beantragen ist.
- 3.10.2.24.2. Es wird darauf hingewiesen, dass mit den Bauarbeiten erst begonnen werden darf, wenn die entsprechend vorgelegten Ausführungspläne vom Eisenbahn-Bundesamt (Sachbereiche 2+3) bauaufsichtlich geprüft wurden. Dabei sind die Ausführungspläne für den Rückbau der vorhandenen Bahnübergangssicherung, für die Ersatzmaßnahmen an der Kreuzung Straße/Schiene während der Bauzeit, für die technischen Sicherungen der Behelfsumfahrungen sowie für eventuelle Änderungen der signaltechnischen Bauzustände und des Endzustandes rechtzeitig vor Baubeginn vorzulegen. Die Ausführungsunterlagen müssen auch die sicherheitsrelevanten Bauzustände beschreiben. Vor Abschluss dieser Prüfung darf mit dem Bau oder Änderung der Betriebsanlage nicht begonnen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bauvorlageberechtigte (wird von der Deutschen Bahn AG benannt) dafür verantwortlich ist, dass die dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung eingereichten Bauvorlagen vollständig sind, den öffentlich-rechtlichen Vorschriften und den als technischen Baubestimmungen eingeführten technischen Regeln entsprechen. Bautechnische Ausführungspläne und statische Nachweise bedürfen einer bautechnischen Prüfung. Ferner muss der Prüfenieur eine Zulassung des Eisenbahn-Bundesamtes besitzen. Die Beauftragung des Sachverständigen ist rechtzeitig mit dem Eisenbahn-Bundesamt (Sb 2) abzustimmen.
- 3.10.2.25 Anlagen und Leitungen der DB Telematik GmbH sowie Arcor AG
- 3.10.2.25.1 Es wird darauf hingewiesen, dass Anträge für Maßnahmen an Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn AG grundsätzlich bei der DB Telematik, Region Süd D.KTR-S-O2, Landsberger Straße, 80687 München, zu beauftragen sind. Eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Telematik GmbH ist vor Baubeginn notwendig.
- 3.10.2.25.2 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass durch die Festlegungen, Inhalte und Zielsetzungen der Planfeststellung der gewöhnliche Betrieb dieser Anlagen einschließlich der Maßnahmen zu Wartung, Entstörung und Instandhaltung keinesfalls verzögert, behindert oder beeinträchtigt werden.

3.10.2.26 GSM-R-Anlagen der DB Netz AG

Der Vorhabensträger hat zusammen mit der DB Netz AG, Niederlassung Süd, I.NVIX1-S, Projekt GSM-R, Richelstraße 1, 80634 München, zu überprüfen, ob sich durch die Baumaßnahme bei Kreuzungsbauwerken über die Bahnstrecke negative Auswirkungen auf die GSM-R-Funkversorgung ergeben.

3.10.2.27 E/M Anlagen der DB Netz AG

3.10.2.27.1 Der Vorhabensträger hat die notwendigen Anpassungs- bzw. Änderungsmaßnahmen der vorhandenen Oberleitungsanlagen an der Bahnstrecke 5703 Rosenheim - Freilassing mit der DB Netz AG, I.NIA-SI 1, Richelstraße 3, 80634 München abzustimmen.

3.10.2.27.2 Der Vorhabensträger hat gegenüber allen stromführenden Teilen Sicherheitsabstände bzw. Sicherheitsvorkehrungen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten bzw. vorzusehen.

3.10.3 Belange der Invitel International, Ortstraße 24, A-2331 Vösendorf

3.10.3.1 Der Vorhabensträger hat während der Bauphase bei Erdarbeiten in der Nähe der Datenleitung der MTCAG Sorge zu tragen, dass deren Bestand nicht gefährdet wird.

3.10.3.2 Der Vorhabensträger hat Mindestabstände und sonstige Maßnahmen zum Schutz der Datenleitung durch Beschädigung vor Ort mit der MTCAG Bauaufsicht abzustimmen.

3.10.3.3 Sollte es notwendig werden, die Datenleitung freizulegen, ist die Durchführung nur unter einer von MTCAG gestellten Bauaufsicht erlaubt. Der Vorhabensträger hat den Anweisungen dieser Bauaufsicht Folge zu leisten.

3.10.3.4 Sollte eine Umlegung der Datenleitung erforderlich werden, so ist mit einer entsprechenden Vorlaufzeit abhängig von der Länge der Umlegungsstrecke zu rechnen.

3.10.4 Belange der Erdgas Südbayern GmbH, Ungsteiner Straße 31, 81539 München

3.10.4.1 Der Vorhabensträger hat den Umfang der ggf. zu verlegenden Leitungsabschnitte der Erdgashochdruckleitung 1002 Waging - Freilassing (DN 200 DP 70) und der notwendigen Sicherungsmaßnahmen unter Beachtung der einschlägigen Sicherheitsvorschriften vor Baubeginn mit der Ergas Südbayern GmbH anhand konkreter Bauausführungspläne rechtzeitig abzustimmen.

3.10.4.2 Der Vorhabensträger hat die Leitung - soweit diese nicht an die zukünftigen Gegebenheiten angepasst wird - nach Fertigstellung der Straße mit einer Mindestüberdeckung von 0,8 m und einer maximalen Überdeckung von 2,0 m zu versehen.

3.10.4.3 Der Vorhabensträger hat die Einhaltung aller gebotenen Sicherheitsvorschriften beim Arbeiten in der Nähe von Gasleitungen und die Anmeldung der leitungsnahe Tiefbauarbeiten durch das ausführende Bauunternehmen sicherzustellen und die Durchführung der Arbeiten zu überwachen.

3.10.4.4 Der Vorhabensträger hat bei Notwendigkeit die Erdgasleitung in Abstimmung mit der Erdgas Südbayern GmbH durch geeignete Maßnahmen zu schützen und die Einhaltung der zulässigen Spannungen an der Leitung durch Gutachter nachzuweisen.

- 3.10.5 Belange der Gemeinde Ainring, Salzburger Straße 48, 83404 Ainring
- 3.10.5.1 Der Vorhabensträger hat die aufgrund der Querung mit der neuen B 304 eventuell erforderlichen Sicherungsmaßnahmen für die gemeindliche Abwasserdruckleitung in Abstimmung mit der Gemeinde Ainring durchzuführen
- 3.10.5.2 Der Vorhabensträger hat mit der Gemeinde Ainring eine gemeinsame Begehung der nach erfolgter Abstufung zukünftig in die Straßenbaulast der Gemeinde Ainring fallenden Straßenabschnitte durchzuführen. Dabei ist eine Niederschrift über den tatsächlichen Bauzustand und eventuell erforderliche Maßnahmen durch den Vorhabensträger (z. B. Sanierung des Straßenzustandes) zu erstellen. Auf die Verpflichtungen in § 6 Abs. 1a FStrG wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.
- 3.10.6 Belange der Verkehrssicherheit beim Betrieb der Feldbahn (Museumsbahn)
- Der Vorhabensträger hat den Kreuzungsbereich des Geh- und Radweges mit der Feldbahn übersichtlich zu gestalten und der Unterhaltungspflichtige hat die Kreuzung von sichteinschränkenden Bewuchs freizuhalten.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße B 304 Traunstein - Freilassing zwischen Niederstraß und Mühlreit zwischen Bau-km 0+300 und Bau-km 0+405 über eine Mulde zur Versickerung von oberflächlich ablaufendem Niederschlagswasser in den Untergrund nach § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG erteilt.

Hinweis:

Wir weisen darauf hin, dass eine Erlaubnis zum eventuell erforderlichen Zutageleiten, Ableiten und Umleiten von Grundwasser zur Bauwasserhaltung nach Art. 17 BayWG während der Bauausführung noch gesondert vom Vorhabensträger beim Landratsamt Berchtesgadener Land, untere Wasserrechtsbehörde, beantragt werden muss.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig durch den Vorhabensträger auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Anlagen (Schlammeimer und Absetzanlagen) sind rechtzeitig zu räumen. Das Räumgut ist schadlos zu beseitigen und darf keinesfalls in ein Gewässer eingebracht werden. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist. Für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Anlage ist der Vorhabensträger verantwortlich.
- 4.3.2 Der Vorhabensträger hat die Einleitungsstellen naturnah zu sichern, um ein Ausspülen des Uferbereichs der Kleinen Sur zu verhindern.
- 4.3.3 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).

- 4.3.4 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

5.1 FStrG

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

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe nach § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

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

5.2 BayStrWG

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

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Freunde Ainringer Moos e. V.

6.1.1.1 Der Vorhabensträger hat den Gleisumbau der Feldbahn in Abstimmung mit dem Freunde Ainringer Moos e. V. durchzuführen.

6.1.1.2 Der Vorhabensträger hat beim Gleisumbau die Befahrbarkeit der Feldbahntrasse wieder sicherzustellen und eine Steigung wie im Bestand von rund 3,0 % für die Feldbahntrasse einzuhalten.

6.1.1.3 Der Vorhabensträger hat für die Feldbahn-Durchfahrt unter der B 304 neu eine lichte Weite von mindestens 3,0 m vorzusehen.

6.1.1.4 Der Vorhabensträger soll, um die Authentizität der Museumsbahn zu wahren, für den Gleisumbau ausgebautes Holzschwellen-Material soweit möglich wieder verwenden.

6.1.2 Erschließung der Fl. Nr. 955, Gemarkung Ainring

Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung die verkehrssichere Anlage der Zufahrt zur Erschließung der Fl. Nr. 955, Gemarkung Ainring, in Abstimmung mit dem Eigentümer durchzuführen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße B 304 führt von München über Wasserburg, Traunstein und Freilassing zur Grenze der Bundesrepublik Deutschland/Republik Österreich bei Salzburg. Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst den Ausbau der B 304 und die Beseitigung des beschränkten Bahnübergangs bei Mühlreit (Bahn-km 78,091) durch die Verlegung der B 304. Der Bahnübergang liegt an der 2-gleisig elektrifizierten Strecke 5730 Rosenheim – Freilassing der Deutschen Bahn AG, die mit Vollschränken und Lichtzeichen gesichert ist. Mit der neuen B 304 werden verschiedene Ortsteile und Weiler der Gemeinde Ainring, wie Mühlreit und Winkeln, umfahren. Die Länge der Neubaustrecke im Zuge der B 304 beträgt 2,11 km.

Die Maßnahme schließt im Westen an die Planung „Ausbau zwischen Straß und Niederstraß mit Anbau eines Geh- und Radweges“ an, die als bestandsorientierte Ausbaumaßnahme im Jahr 2004/2005 verwirklicht wurde.

Die Verlegung der B 304 beginnt beim Weiler Winkeln und führt südlich an einem Ortsteil des Weilers vorbei über landwirtschaftlich genutzte Flächen. Etwa in der Hälfte der Baustrecke kreuzt die neue Bundesstraße die Bahnstrecke Rosenheim – Freilassing unter einem bereits vorhandenen Brückenbauwerk. In diesem Bereich wird auch die kleine Sur mittels einer Brücke (BW 2a, Bau-km 1+182,7) und die Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit-Thundorf (BW 2a, Bau-km 1+182,7) gekreuzt. Die Trasse führt dann am Rande des Landschaftsschutzgebietes Ainringer Moor entlang und schließt im Bereich des Weilers Hort östlich des ehemaligen Torfwerkes Ainring wieder an die vorhandene B 304 an.

Die Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit-Thundorf, die derzeit unter dem Bauwerk der Bahn hindurch verläuft, wird geringfügig verlegt. Der Anschluss an die neue B 304 bzw. der Zusammenschluss der beiden Teile der Gemeindeverbindungsstraße nördlich und südlich der neuen Bundesstraße erfolgt mittels eines Linksversatzes.

Nördlich der neuen B 304 wird ein kombinierter Geh- und Radweg im Anschluss an einen bereits bestehenden, von Straß kommenden Geh- und Radweg bis Bau-km 0+545 gebaut. Der Parallelweg zur neuen B 304 wird bis zur Kreuzung der neuen Trasse mit der alten Trasse bei Bau-km 0+545 geführt. Ab hier wird der Radverkehr auf der alten, abgestuften und teilweise rückgebauten B 304 nach Mühlreit geführt. Für die Fußgänger und Radfahrer in Richtung Ainring wird östlich von Mühlreit eine Unterführung unter der Bahnstrecke gebaut. Über diese Unterführung werden auch die Bushaltestellen an der abgestuften B 304 verkehrssicher erschlossen.

Die Brücke über den Rossbach (BW 1, Bau-km 0+410) wird breiter als für die Gewässerquerung notwendig gebaut, um zusätzlich eine höhenfreie und verkehrssichere Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vom Weiler Winkeln zum Geh- und Radweg und der Bushaldebucht nordseitig der B 304 neu zu schaffen.

Als Ersatz für die durch das Bauvorhaben unterbrochene Verbindung Mühlreit – Thundorf wird für Fußgänger und Radfahrer ein neuer Geh- und Radweg mit einem Brückenbauwerk (BW 4, Bau-km 1+673) unter der neuen B 304 hindurchgeführt und an einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg angeschlossen. Ebenso werden die bestehenden Gleisanlagen des Torfwerkes Ainring an dieser Stelle unterführt und an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Für die Baumaßnahme (Straßenflächen, Bankett- und Böschungsflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) werden insgesamt 7,40 ha Flächen benötigt. Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für Gestaltungsmaßnahmen ist ein Flächenbedarf von 3,92 ha erforderlich.

Zu den Einzelheiten nehmen wir Bezug auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und in den Lageplänen (Unterlagen 2a, 5a).

2. Vorgängige Planungsstufen

Raumordnung/Landesplanung

Am 05.10.1984 wurde durch den Vorhabensträger bei der Regierung von Oberbayern, höhere Landesplanungsbehörde, ein Raumordnungsverfahren beantragt, welches die Beseitigung des Bahnübergangs bei Niederstraß und die Ortsumfahrung Straß im Zuge der B 304 beinhaltete. Dem Antrag lagen die Wahltrasse I südlich der Bahnstrecke München – Salzburg, die Wahltrasse II, die der vorliegenden Linie entspricht, und die Wahltrasse II mit Variante A, nämlich die vorliegende Linie mit Umfahrung von Straß, zugrunde. Durch Widerstände in der Gemeinde Ainring gegen die einzelnen Trassen außer der Wahltrasse II mit Beseitigung des Bahnübergangs Mühlreit war der positive Abschluss des Raumordnungsverfahrens in Frage gestellt. Im Jahre 1990 bat der Vorhabensträger daher die Regierung von Oberbayern, das Raumordnungsverfahren nur für den 2. Abschnitt der Wahltrasse II abzuschließen. Dieser Abschnitt ist identisch mit der hier planfestgestellten Trasse. Mit Schreiben vom 08.08.1990, Az.: 800-8254-5/84, teilte die Regierung von Oberbayern mit, dass für diesen Abschnitt ein förmlicher Abschluss des Raumordnungsverfahrens für den östlichen Teilabschnitt Niederstraß - Mühlreit mit Beseitigung des Bahnübergangs nicht erforderlich ist, da dieser im Sinne des Abschnitts I Abs. 2 der Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Landesentwicklung und Umweltfragen zur Durchführung von Raumordnungsverfahren vom 27.März 1984 (Bek. ROV) nicht als überörtlich raumbedeutsam einzustufen ist. Im Jahre 1992 wurde das Raumordnungsverfahren eingestellt.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 25.04.2006 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein, früher Straßenbauamt Traunstein, für den Ausbau der B 304 und die Beseitigung des Bahnübergangs bei Mühlreit das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 17.05.2006 bis 19.06.2006 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 Gemeinde Ainring oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 03.07.2006 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Ainring
- Landratsamt Berchtesgaden
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Praktische Denkmalpflege
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg, vorher Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck, vorher Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Vermessungsamt Freilassing
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft Services GmbH
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Polizeidirektion Traunstein
- Bezirk Oberbayern - Fachberater für Fischerei
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Ostbayern
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH
- Deutsche Telekom AG, T-Com, PTI 25, Bauherrenberatungsbüro, München
- Memorex Telex Communications AG
- Sachgebiet 23.2 der Regierung von Oberbayern – Personenbeförderung, Schienenverkehr
- Sachgebiet 24.1 der Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern – Konstruktiver Ingenieurbau, Schienenbahnen
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.
- Landesjagdverband Bayern e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e. V.
- Deutscher Alpenverein e. V.
- Verein zum Schutz der Bergwelt e. V.
- Landesverband Bayern e. V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine

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

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und der abgegebenen Stellungnahmen erstellte der Vorhabensträger eine 1. Tektur vom 29.08.2008.

Sie beinhaltet im Wesentlichen folgende Änderungen:

- Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit - Thundorf
- Neukonzipierung der naturschutzfachlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A1 und E und Vornahme weiterer landschaftspflegerischer Maßnahmen (Schutzvorkehrungen, Rekultivierung)
- Ergänzung der Unterlagen durch eine Vorprüfung zur FFH-Verträglichkeit und eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
- Erneute schalltechnische Untersuchung nach dem Verkehrsgutachten für die Planfeststellung „B 304 Ausbau westlich Freilassing“ (Prognosejahr 2020) und Ergänzung der Planung um passive Lärmschutzmaßnahmen für zwei Anwesen
- Höhenfreie Kreuzung (BW Nr. 4) der bestehenden Gleisanlagen der Torfbahn mit der neuen B 304 bei Bau-km 1+673
- Neubau eines ca. 200 m langen Geh- und Radweges mit höhenfreier Kreuzung (BW Nr. 4) mit der neuen B 304 bei Bau-km 1+673 zur Verbindung von Mühlreit nach Thundorf
- Neubau eines ca. 470 m langen öffentlichen Feld- und Waldweges südlich der neuen B 304
- Entfall von Entwässerungseinrichtungen für anfallendes Straßenoberflächenwasser durch Anhebung der Gradienten der neuen B 304 aufgrund der höhenfreien Kreuzung mit der Torfbahn in diesem Bereich
- Bau eines Stabrechens (Wildholzrechen) im Oberstrom des Brückenbauwerkes BW Nr. 2a über die kleine Sur zur Sicherstellung der Hochwasser- und Verkehrssicherheit für das Brückenbauwerk BW Nr. 2 der neuen B 304

Mit Schreiben vom 29.08.2008 legte der Vorhabensträger die geänderten Planunterlagen bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte die Fortführung des Planfeststellungsverfahrens.

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 17.09.2008 bis 20.10.2008 bei der Gemeinde Ainring nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den geänderten Plan bei der Gemeinde Ainring oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 03.11.2008 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Ainring
- Landratsamt Berchtesgaden
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Umwelt

- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft Services GmbH
- Bezirk Oberbayern - Fachberater für Fischerei
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe
- E.ON Bayern AG, Regionalleitung Ostbayern
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Erdgas Südbayern GmbH
- Deutsche Telekom AG, T-Com, PTI 25, Bauherrenberatungsbüro, München
- Invitel International, vorher Memorex Telex Communications AG
- Sachgebiet 23.2 der Regierung von Oberbayern – Personenbeförderung, Schienenverkehr
- Sachgebiet 24.1 der Regierung von Oberbayern – höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 31.2 der Regierung von Oberbayern – Konstruktiver Ingenieurbau, Schienenbahnen
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde

Die Beteiligung der nach § 60 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. Art. 42 Abs. 2 und Art. 55 Abs. 3 BayNatSchG anerkannten Vereine erfolgte nach §§ 17, 17a FStrG n. F. i.V.m. Art. 72 ff. BayVwVfG. Danach werden die nach landesrechtlichen Vorschriften im Rahmen des § 60 BNatSchG anerkannten Vereine sowie sonstige Vereinigungen, soweit sich diese für den Umweltschutz einsetzen und nach in anderen gesetzlichen Vorschriften zur Einlegung von Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten vorgesehenen Verfahren anerkannt sind, ebenso wie private Personen von den geplanten Bauvorhaben durch ortsübliche Bekanntmachung in den betroffenen Gemeinden benachrichtigt (§ 17a Nr. 1 und Nr. 2 FStrG).

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 25.03.2009 und 26.03.2009 in der Gemeinde Ainring erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, anerkannten Vereine sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis der Erörterungstermine ist in Niederschriften festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

Bundesfernstraßen dürfen nach § 17 Satz 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 zur Verlegung der B 304.

Wir konnten in diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch über alle Maßnahmen entscheiden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Mühlreit an der Bundesstraße betreffen. Die vorliegende Maßnahme eröffnet grundsätzlich mit § 22 Abs. 4 FStrG, Art. 39 Abs. 2, 62a Abs. 5 BayStrWG i. V. m. § 5 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der obersten Landestraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz einerseits und andererseits mit § 18 Abs. 1 AEG aufgrund der notwendigen Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn die gleichzeitige Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern und des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 4 Abs. 2 AEG.

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

Die Rechtsprechung und Teile der Literatur wenden in diesem Fall Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG an. Zuständig für die gesamte Baumaßnahme ist demnach derjenige, in dessen Interesse die Baumaßnahme verfolgt wird (BVerwG vom 12.2.1988, Az. 4 C 55/84; Kühling in DVBl 1989, 228). Die Funktionsfähigkeit der „anderen“ Anlage (hier des Schienenweges) ist durch Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG sicherzustellen.

Im vorliegenden Fall kommt man somit zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Planfeststellungsbehörde. Ziel des hier beantragten Planfeststellungsverfahrens ist es in erster Linie, die Sicherheit und Leichtigkeit des auf der B 304 fließenden Verkehrs zu steigern. Die Änderungen an der Bahnstrecke 5703 Rosenheim - Freilassing beschränken sich auf das zum Erhalt der Funktionsfähigkeit notwendige Maß und stellen somit notwendige Folgemaßnahmen i. S. d. Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG dar.

Verschiedene Ansichten der Literatur ziehen Art. 78 Abs. 1 S. 1 i. V. m. Abs. 2 S. 1 BayVwVfG in direkter oder analoger Anwendung heran, je nach dem ob man die Beseitigung des Bahnüberganges als eine einheitliche, oder als mehrere selbständige Maßnahmen ansieht (Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG direkt: Zeitler-Numberger BayStrWG, Art. 38, Rn. 251; Haselhoff in DVBl 1989, 596; Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG analog: Knöpfe in Maunz-FS 1981, 195).

Zuständigkeit und Verfahren richten sich demnach nach den Rechtsvorschriften über Planfeststellungsverfahren, die für diejenige Anlage vorgeschrieben sind, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berühren, Art. 78 Abs. 2 S. 1 BayVwVfG.

Auch diese Ansicht führt hier zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Behörde. Während am Straßennetz umfangreiche Veränderungen vorgenommen werden, bleiben die Schienenwege und die dazugehörigen Betriebsanlagen im Wesentlichen unverändert.

Die in Betracht kommenden Lösungsansätze führen somit einheitlich zu der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, also der Regierung von Oberbayern. Eine Entscheidung zwischen den Ansichten erübrigt sich.

Die Kreuzungsvereinbarungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 EKreuzG sind derzeit in Vorbereitung und werden nach Angaben des Vorhabensträgers demnächst mit der Deutschen Bahn AG abgeschlossen werden.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung 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

Für das Bauvorhaben ist eine UVP nicht obligatorisch gemäß § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i.V.m. der Anlage 1 zu § 3b UVPG (Nr. 14.3 - 14.5, da es sich vorliegend um eine Verlegung einer Bundesstraße handelt. Die Frage, ob sich aus einer Vorprüfung des Einzelfalles gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. § 3c Abs. 1 Satz 1 und 3 UVPG eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP ergibt, kann hier jedoch offen bleiben, da die vorgelegten Planunterlagen (Unterlage 11) die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und eine UVP durchgeführt wurde.

Die UVP ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

1.3 Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a

Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren sind § 19c 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 schutzzweckmaßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 13c Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden. Das Verschlechterungsverbot des § 13 BNatSchG 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.

Durch die Verlegung der B 304 bei Mühlreit ist nicht mit erheblichen Einwirkungen auf die Erhaltungsziele der Lebensräume und Arten des FFH-Gebiets Nr. 8143-371 „Uferbereiche des Waginger Sees, Götzinger Achen und Untere Sur“ zu rechnen. Das FFH-Gebiet liegt ca. 1 km vom Vorhabensbereich entfernt. Eine direkte Beeinträchtigung ist nicht gegeben. Mit der Verlegung werden mögliche Einwirkungen auf das Schutzgebiet noch geringer, da die neue Straße von dem Natura 2000-Gebiet noch weiter entfernt liegt als der Bestand. Das FFH-Gebiet ist durch einen Gehölzgürtel, Siedlungsflächen, die bestehende B 304, Nebenstraßen sowie im östlichen Bereich durch die Bahnstrecke Rosenheim - Freilassing vom Vorhabensbereich abgetrennt. Mit Ausnahme der Kleinen Sur bestehen daher keine bedeutsamen Lebensraumvernetzungen. Die maximal zu berücksichtigenden Lärmauswirkungen (Schallausbreitungsmodell 47 dB(A)-Isophone) des Bauvorhabens auf Tierarten beeinträchtigen nicht die Flächen des 1 km entfernten FFH-Gebiets. Durch vorgesehene Maßnahmen wie Überflughilfen und Leitstrukturen im Kreuzungsbereich Bahnüberführung/Kleie Sur, einer biber- und fischottergerechten Fließgewässerunterführung der Kleinen Sur sowie der Straßenlängsentwässerung und Ableitung über ein Regenrückhaltebecken werden potentielle Beeinträchtigungen für nach Anhang II der FFH-RL geschützte Tier und Pflanzenarten wirksam ausgeschlossen. Daher war im Verfahren eine gesonderte Verträglichkeitsprüfung des Vorhabens für dieses Gebiet nicht erforderlich. Auf die Unterlage zur FFH-Vorprüfung wird hiermit verwiesen (Unterlage 10.3).

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

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

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Plangebiet ist ein Ausschnitt der naturräumlichen Haupteinheit „Salzburger Becken“. Es handelt sich dabei um einen Teil des Seebodens des nacheiszeitlichen Salzburger Sees. In westlicher Randlage dieses Sees bildeten sich über Seetönen zwei große Niedermoore, das „Ainringer Moos“ und das „Peracher Moos“.

Im Untersuchungsgebiet sind späteiszeitliche Grundmoränenablagerungen verzahnt mit Niedermooren vorzufinden. Von Süd nach Nord verläuft die Kleine Sur mit postglazialen Flussablagerungen im Umfeld. Der überwiegende Bereich des Untersuchungsgebietes wird von Niedermooren geprägt.

Trotz der großflächigen Niedermoore im Untersuchungsgebiet überwiegt eine intensive landwirtschaftliche Nutzung, hauptsächlich durch Grünland. Im Kerngebiet des Ainringer Moores wurde im Fräsabbau Torf gewonnen, wodurch das Moos seinen ursprünglichen Charakter völlig verloren hat. In den ehemaligen Handtorfstichen hat bereits die Moorregeneration begonnen. In den Randbereichen stockt ein degradierter Moorrandwald, der zu den bedeutendsten Biotopstrukturen im Untersuchungsgebiet zählt. Somit handelt es sich trotz der Beeinträchtigungen um eine der wichtigsten Biotopstrukturen im Untersuchungsgebiet. Am Moorrandwald befinden sich noch einige Reste extensiv genutzte Grünlandflächen mit Nass- und Streuwiesen. Nördlich der bestehenden B 304 befinden sich einige kleinflächige forstwirtschaftlich genutzte Wälder, die jedoch von der Straßenbaumaßnahme nicht berührt werden.

Die betroffenen Moore im Untersuchungsgebiet sind als Teile des Landschaftsschutzgebiets "Ainringer und Peracher Moos" ausgewiesen (LRA Berchtesgadener Land, 1995).

Wichtigste lineare Biotopstruktur im Untersuchungsraum ist die Kleine Sur, die in den Jahren 1933 bis 1939 begründet wurde und somit an ökologischer Wertigkeit einbüßte. Daneben befinden sich hier zahlreiche Entwässerungsgräben.

Das Gebiet von West nach Ost durchschneidend verläuft die Bahnstrecke München - Salzburg. Entlang der Bahnböschung haben sich nicht unbedeutende Biotopstrukturen entwickelt. Auf dem südexponierten Bahndamm westlich der Gemeindeverbindungsstraße nach Thundorf befindet sich der wichtigste Wuchsstandort von Halbtrockenrasen im Naturraum.

Derzeit wurden im Gebiet „Ainringer Moos“ keine Wiesenbrüter beobachtet. Das Gebiet ist derzeit wenig für Wiesenbrüter geeignet und erst nach der Renaturierung wird eine Entwicklungsstrategie empfohlen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige kleinere Weiler und Einzelhöfe (Niederstraß, Abfalder, Winkeln, Hort, etc.). Die größte Siedlungsstruktur stellt Mühlreit dar. Hier ist ein Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Südlich der Bahnlinie sind noch die alten Anlagen des Frästorfabbauunternehmens (Vorbelastung neben der bestehenden B 304). Im Norden bei Abfalder grenzt ein Golfplatz an das Untersuchungsgebiet an.

Im Planfeststellungsabschnitt werden keine Wassergewinnungsgebiete von der Maßnahme betroffen. Das Überschwemmungsgebiet der Kleinen Sur wird an seiner engsten Stelle, dort wo bereits jetzt das Brückenbauwerk der Deutschen Bahn AG über die Kleine Sur und die Gemeindeverbindungsstraße steht, durchschnitten.

2.1.3 Geprüfte Vorhabensvarianten und wesentliche Auswahlgründe

Wir waren nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist damit Rechnung getragen. Auch § 17 Satz 2 FStrG verlangt insoweit nicht mehr. Aus den unter C.3.3.2 genannten Gründen, auf die wir insofern verweisen, haben wir nur die Planfeststellungsstrasse im Hinblick auf die Umweltauswirkungen überprüft.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

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

Für die Baumaßnahme (Straßenflächen, Bankett- und Böschungsflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) werden insgesamt 7,40 ha Flächen benötigt, davon ca. 3,18 ha gesamt versiegelte Fläche durch das Bauvorhaben, davon neu versiegelte Fläche 2,85 ha und ca. 3,92 ha Grünflächen einschließlich naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzflächen.

2.1.4.1 Schutzgut Mensch

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

2.1.4.1.1 Wohnen

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Eine unmittelbare Beeinträchtigung von Wohngrundstücken bzw. der Abriss von baulichen Anlagen ist durch die geplante neue Trasse nicht erforderlich.

Eine Überschreitung abgastechnischer Normen (TA Luft, VDI - Richtlinie 2310, EG - Richtlinien, MLuS 1992) ist durch das Vorhaben für alle im Untersuchungsgebiet liegenden Anwesen nicht zu erwarten.

Durch das Abrücken der Trasse kommt es zu einer zusätzlichen Lärmbelastung von 2 dB(A) beim Anwesen Abfalter, wobei dadurch keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Bei Winkeln (West) werden die südseitig der bestehenden B 304 liegende Gebäude auf der Nordseite um rd. 5 dB(A) entlastet. Bei Winkeln (Ost) kommt es zu einer Neubelastung durch die geplante B 304. Für den Planungsfall ist mit einem max. Immissionspegel von 58 dB(A) für den Tagwert und 50 dB(A) für den Nachtwert zu rechnen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden aber nicht überschritten. Zwei Anwesen in Mühlreit südlich der Bahnlinie im Umgriff des Torfabbauunternehmens sind bisher durch die bestehende B 304 nicht belastet. Durch die Planung kommt es zu einer Neubelastung von max. 62/55 dB(A) Tag/Nacht. Dadurch werden bei beiden Anwesen Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Bei den Gebäuden in Winkeln (Bau-km 0+900), an denen die B 304 jetzt nordseitig verläuft, wird die neue Trasse wie oben beschrieben in größerem Abstand südseitig verlaufen. Da diese Gebäude ihre Aufenthaltsbereiche und Gebäudeöffnungen nach Süden orientiert haben, entstehen hier trotz der weiter entfernt liegenden neuen Trasse veränderte Bedingungen wie eine südseitige Lärmbelastung und visuelle Beeinträchtigungen. Dies trifft auch für die beiden Wohngebäude beim Torfabbauunternehmen zu.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Durch das geplante Straßenbauvorhaben kommt es zu einer deutlichen Verringerung der Lärmbelastung für die meisten im Planungsgebiet liegenden Wohngebäude. In Bereichen, wo die bestehende B 304 erhalten bleibt, teilt sich der Verkehr auf 90 % zu 10 % auf. Bei Winkeln (Bau-km 0+500) kommt es dadurch zu einer Entlastung von bis zu 5 dB(A), bei Bau-km 0+900 liegen die Entlastungen der betroffenen Anwesen bei bis zu 9 dB(A). In Mühlreit, wo sich die meisten Gebäude befinden, ist mit einer Entlastung bis zu 8 dB(A), teilweise sogar bis zu 9 dB(A), zu rechnen.

Durch die Verkehrsentlastung werden auch die Zerschneidungswirkungen für die Fußgänger und Radfahrer sowie die visuellen Störungen gemildert.

Auch die Schadstoffbelastungen werden reduziert.

2.1.4.1.2 Erholung

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

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Freizeitflächen und Erholungseinrichtungen sind von dem geplanten Vorhaben nicht betroffen. Es werden auch keine für die Ausstattung der naturbezogenen Erholung wichtigen Geh- und Radwegeverbindungen durchschnitten. Soweit landwirtschaftliche Wege beansprucht oder zerschnitten werden, die möglicherweise als Spazier- und Radwege dienen, wird für diese ein Ersatz geschaffen. Nicht unerheblich sind allerdings die visuellen Beeinträchtigungen durch das geplante Straßenbauwerk, das überwiegend auf einem Damm geführt wird.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Die Verringerung der Kfz-Belastung im Bereich der bestehenden B 304 stellt eine deutliche Aufwertung für den Rad- und Fußgängerverkehr dar. Insbesondere ist auf den Rückbau der B 304 alt westlich der Abzweigung nach Weng hinzuweisen, wo ein neuer autofreier Radweg geschaffen wird. Auch in den übrigen Bereichen auf der alten B 304 kommt es durch die reduzierte Kfz-Belastung zu einer erheblichen Aufwertung.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Kurz nach Niederstraß schwenkt die neue Trasse in Richtung Norden ab und quert einen ehemaligen Biotopkomplex zwischen Rossbach und B 304. In dem Bereich zwischen Straße und Graben wurde ein Regenrückhaltebecken gebaut und die Uferbereiche zerstört. In der Folge trifft die Trasse im spitzen Winkel auf den Rossbach. Dieser muss ca. 80 m verlegt werden (Biotopverlust der Gewässerbegleitvegetation). Dadurch treten auch weiterreichende Trennwirkungen und sonstige mittelbare Beeinträchtigungen auf. Nach der Querung der alten B 304 schwenkt die Trasse nach Winkeln in den Moorbereich zwischen alter B 304 und Bahnlinie. Hier werden kleinere, isolierte Sekundärbiotope von der Trasse berührt (Gräben mit Feuchtvegetation, mittelbare Beeinträchtigung eines kleineren Gewässers begleitenden Gehölzes). Der Rossbach wird in diesem Bereich an die B 304 verlegt. Nach dem geplanten Anschluss Mühlreit quert die Trasse den ehemaligen Verlauf der Kleinen Sur. Hier sind Röhrich- und Hochstaudenbestände unmittelbar betroffen. Ein kleineres Stück in Richtung Bahnlinie wird direkt vom Bestand abgeschnitten (Biotopverlust infolge Verkleinerung), ansonsten treten angrenzend zur Überbauung weiterreichende Beeinträchtigungen auf (Trennwirkungen, Immissionen etc.). Der jetzige Verlauf der Kleinen Sur zwischen Bahndamm und B 304 alt wird durch den Anschluss nach Mühlreit nun auf zwei Seiten von der neuen Straßenplanung eingeschlossen. Im Anschluss folgt die Querung der Kleinen Sur. Auch hier wird auf weitgehend vorbelastete Flächen zurückgegriffen (bestehendes Brückenbauwerk, vorhandene Straße

nach Thundorf). Der Biotopkomplex in diesem Bereich wird so nur randlich unmittelbar überbaut, verstärkte Trennwirkungen, Emissionen etc. treten durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und das zusätzliche Straßenbauwerk auf. Im Anschluss streift die Trasse den Randbereich des Moorwaldes des Ainringer Moores. Dieser zwar degradierte Moorwaldbereich zeigt im Unterwuchs (ehemalige Handtorfstiche) eine beginnende Regeneration der charakteristischen Moorvegetation und ist somit trotz allem noch relativ naturnah. Es handelt sich hierbei um den schwerwiegendsten anlage- und betriebsbedingten Eingriff der Straßenbaumaßnahme in empfindliche, nicht wieder herstellbare Biotopstrukturen. Im Anschluss wird ein flächiger Großseggenbestand überbaut und mit dem anschließenden Grabensystem vom übrigen Moorwaldbiotop abgeschnitten. Unmittelbar am Bauende müssen 3 ca. 30-50 Jahre alte Bäume gefällt werden. Die Trasse verläuft weitgehend auf Flächen, die ein sehr hohes ökologisches Entwicklungspotential besitzen (Moorstandorte).

Auswirkungen auf die Biotope der streng geschützten Arten sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten. Die niedermoor typischen Populationen im Peracher und Ainringer Moor verbleiben wegen der geringen Eingriffe der B 304 neu in einem günstigen Erhaltungszustand.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Die ehemals straßennahen Biotope, vor allem Gehölzbiotope und naturnahe Waldstrukturen mit ca. 0,415 ha werden durch die Trassenverlegung entlastet (verringertes Schadstoffeintrag, Zerschneidungswirkungen, Lärm etc.).

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten. Verkehrsbedingt sind dies verschiedene Schwermetalle und schwer abbaubare Kohlenwasserstoffverbindungen. Der Anteil von Blei sinkt aufgrund der momentanen Katalysatorausrüstung beständig ab und wird bis zum Jahr 2010 wahrscheinlich auf unerhebliche Werte sinken. Überhöhte Gehalte an Blei und Cadmium haben nur die schmalen Streifen von 1 - 2 m Breite beiderseits an Straßen. Die höchsten Gehalte an Streusalz befinden sich ebenfalls in unmittelbarer Straßennähe. Weiter nach außen nimmt die Kontamination steil ab.

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Anlagebedingte Auswirkungen sind der dauerhafte Verlust von Boden mit allen Bodenfunktionen durch Neuversiegelung von 2,85 ha. Auf Grundmoränenstandorten bis kurz vor der Querung des Rossbachs sind Böden mittlerer Ertragsfähigkeit für die landwirtschaftliche Nutzung betroffen, ebenso am Bauende nach der Querung der Werksbahn. In den übrigen Bereichen werden Moorböden überbaut, die ein hohes Biotopentwicklungspotential für die Entwicklung natürlicher Pflanzen- und Tierarten besitzen. Als wesentliche Folge der zu errichtenden Verkehrsflächen können ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen durch die Emission von Kfz-Abgasen, Reifen- und Bremsabrieb, Schmiermittel, Streusalz, etc. über die Verfrachtung in der Luft oder über das Straßenwasser am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung auftreten. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen (Filter-, Puffer- und Stoffumsetzungseigenschaften), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen. Vorübergehende Beeinträchtigungen entstehen durch Überschüttung mit Deponiematerialien. Verdichtungen durch Baufahrzeuge treten im Bereich

der Brückenbauwerke sowie der Lager- und Deponieflächen durch Baustraßen und Arbeitsbereiche auf.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Der Neuversiegelung von 2,85 ha stehen Entsiegelungen von 0,60 ha gegenüber. Die Regelungsfunktionen des Bodens werden durch die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt kompensiert.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

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

2.1.4.4.1 Grundwasser

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

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Die neue Trasse berührt empfindliche Moor- und Überschwemmungsbereiche. Es besteht hier die Gefahr von Schadstoffeintrag über Straßenabwässer sowie bleiben mögliche Unfälle mit erhöhten Schadstoffeinträgen (Benzin, Öl etc.). Im Bereich der versiegelten Flächen wird die Grundwasserneubildungsrate reduziert und geht die Wasserrückhaltsfunktion verloren.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Die Entsiegelungen wirken ausgleichend für den Wasserkreislauf. Durch die Entwässerung über die Böschungsschulter wird das gesammelte Niederschlagswasser jedoch dem Wasserkreislauf wieder zurückgegeben und der Eingriff dadurch etwas abgemildert. Der Böschungskörper puffert auch eine mögliche Grundwasserverschmutzung ab, was insbesondere in den empfindlichen Moor- und den Überschwemmungsbereichen der Kleinen Sur von Bedeutung ist.

2.1.4.4.2 Oberflächengewässer

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

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Die neue Trasse quert oder tangiert mehrere kleinere Entwässerungsgräben, den Rossbach und quert die Kleine Sur bei der vorhandenen Bahnüberführung. Es besteht die Gefahr des Schadstoffeintrags über Straßenabwässer, insbesondere bei möglichen Unfällen.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Als Entlastungswirkung ist die Verringerung des Verkehrsaufkommens auf der B 304 alt im Bereich der Querung der Kleinen Sur erwähnenswert. Die Gemeindeverbindungsstraße parallel zur Kleinen Sur in Richtung Thundorf wird zwischen der B 304 alt und der Bahnunterführung rückgebaut, wodurch diese Gefahrenquelle bei möglichen Unfällen mit erhöhtem Schadstoffeintrag reduziert wird.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

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

Es findet eine Verlagerung der Emissionen von der bestehenden B 304 auf die neue Trasse statt. Bis auf die randliche Überbauung des Moorwaldes des Ainringer Moores sind keine Gehölzstrukturen betroffen, die hinsichtlich der Luftfilterwirkung von Bedeutung sind. Ein Heckenabschnitt mit Bedeutung für den Windschutz ist durch Überbauung bei Bau-km 0+230 betroffen.

Die Luftschadstoffbelastungen, die von dem geplanten Bauvorhaben ausgehen können, sind weniger flächenspezifisch wie die anderen Projektwirkungen. Da es sich nur um eine kleinräumige Straßenverlegung handelt, ist insgesamt mit keinen erhöhten Schadstoffbelastungen im Untersuchungsraum zu rechnen. Besondere Wirkungsräume wie großflächige Siedlungsgebiete befinden sich nicht im oder im Umfeld des Planungsgebietes.

Auf die Verbesserung der Situation der derzeit direkt an der Trasse liegenden Anwesen durch Verkehrsverlagerung wurde bereits hingewiesen.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

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

Durch die Baumaßnahme entstehen folgende Neubelastungen:

Die gesamte Trasse der B 304 wird auf einem Dammkörper verlaufen. Dadurch tritt das technische Bauwerk stärker in Erscheinung als bei höhengleichem Verlauf bzw. Einschnitt. Insbesondere in den naturgemäß flachen, diesbezüglich besonders empfindlichen Niedermoorbereichen tritt der 2 m, im Bereich der Querung des Werksleises bis 4 m hohe Damm, als technisches Bauwerk besonders massiv in Erscheinung. Andererseits ist jedoch auf die Vorbelastung durch den bereits vorhandenen Dammkörper der Bahnlinie hinzuweisen. Negativ ist unter anderem die Überbauung des Moorrandbereiches des Ainringer Moores zu bewerten, da insbesondere der Moorrandbereich im Übergang zur freien Landschaft optisch am stärksten zur Geltung kommt und jetzt durch das technische Straßenbauwerk überformt wird. Der Verlust naturnaher Landschaftselemente ist dagegen von untergeordneter Bedeutung.

Durch die Baumaßnahme werden folgende Entlastungen erreicht:

Positiv sind für das Landschaftsbild die vorgesehenen Entsiegelungen, einschließlich der Beseitigung der Böschungen von Straßenabschnitten der B 304 alt, zu bewerten.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Das Ainringer Moor ist ein Niedermoor, das sehr langsam gewachsen ist. Es liegt zwischen Ainring und Thundorf an der alten Römer- und Salzstraße Augsburg – Salzburg (-8143/0028) und am Fuße des Högl. Naturgeschichtlich betrachtet hat das Ainringer Moos seinen Ursprung in der letzten Eiszeit (Würmeiszeit, vor ca. 12.000 Jahren). Nach seiner industriellen Nutzung in Form des Torfabbaues wurde es 2003 renaturiert und bietet seitdem immer mehr - teilweise äußerst seltenen - Tier- und Pflanzenarten eine neue Heimat. Zum Schutz des Kulturgutes „Torfbahn“ wird die B 304 mit einem Brückenbauwerk überführt. Dadurch wird der Betrieb der „Torfbahn“ als Museumsbahn aufrechterhalten.

Laut Stellungnahme des Bayrischen Landesamtes für Denkmalpflege ist die Baustrecke und die geplante ökologischen Ersatzfläche als Verdachtsfläche (Teilstück Römerstraße) anzusehen. Die Trasse der B 304 berührt sonst keine weiteren Kulturgüter. Sonstige Sachgüter oder bauliche Einrichtungen sind von der Straßenbaumaßnahme ebenfalls nicht betroffen.

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

Folgende Maßnahmen werden für die betroffenen Schutzgüter ergriffen:

2.1.5.1 Schutzgut Mensch

Die Beeinträchtigungen der Teilbereiche Wohnen und Erholung durch die Eingriffe in das Landschaftsbild und die visuellen Störungen werden durch die umfangreichen gestalterischen Maßnahmen und die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt wieder ausgeglichen. Untergeordnete Wegeführungen bleiben aufrechterhalten.

2.1.5.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Lage der Trasse lässt sich durch die vorhandenen Zwangspunkte, insbesondere die Überführung der Bahnlinie, die Unterführung der Kleinen Sur und die Siedlungsstrukturen nur geringfügig variieren. Ein weiteres Abrücken vom Moorrandwald des Ainringer Moores war nicht möglich. Vermieden wurde jedoch eine Durchschneidung. Eine mindestens 200 Jahre alte, markante, sehr dominante Eiche auf der Höhe bei Winkeln konnte durch eine geringfügige Verschiebung der Trasse vor einer Fällung bewahrt werden.

Baustelleneinrichtungen werden außerhalb von Biotopflächen auf unbedenklichen landwirtschaftlich genutzten Flächen realisiert. Die beanspruchten Flächen werden nach Baubeendigung in den ursprünglichen Zustand versetzt bzw. landschaftsgerecht gestaltet. Vorübergehende Eingriffe durch den Baubetrieb konnten durch die Abstimmung mit der technischen Planung vermieden werden. Gegebenenfalls notwendige Rodungsarbeiten an Gehölzen sind außerhalb der Brutzeit bzw. Vegetationsperioden durchzuführen.

Schutzmaßnahmen sichern dabei die straßennahen Biotope innerhalb einer 30 m Zone im Bereich der Haupttrasse und einer 10 m Zone bei den Anschlüssen (dies entspricht der Grenze der mittelbaren Beeinträchtigung). Die Ausgleichsmaßnahmen für den Naturhaushalt dienen der Neuanlage von gleichartigen und gleichwertigen Feucht- und Gehölzbiotopen und vernetzen die vorhandenen Biotopstrukturen.

2.1.5.3 Schutzgut Boden

Durch den geplanten Trassenverlauf auf einer Dammschüttung und vorgesehenen Bauweise (Folien und Geotextilien) wird der Auflastdruck auf den weitgehend instabilen Untergrund verteilt und Eingriffe in den empfindlichen Moorkörper (Bodenwas-

serhaushalt, Grundwasserhaushalt minimiert. Der Neuversiegelung von 2,85 ha stehen Entsiegelungen von 0,60 ha gegenüber.

Die Regelungsfunktionen des Bodens werden durch Maßnahmen zur Sicherung des Naturhaushaltes ausgeglichen. Durch landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen wird die Pufferwirkung gegenüber Schadstoffeintrag am Straßenrand verbessert (Mutterbodenauftrag, dauerhafte Vegetationsbedeckung). Teilbereiche der alten Trasse, die nicht mehr benötigt werden und die auch im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen keine Verwendung finden, werden für die Landwirtschaft rekultiviert. Das landwirtschaftliche Wegenetz bleibt aufrecht erhalten.

2.1.5.4 Schutzgut Wasser

Im Bereich der Querung der Kleinen Sur werden die gesammelten Straßenabwässer über ein Regenrückhaltebecken mit Klärfunktion vorgeklärt und erst dann dem Vorfluter zugeleitet, wodurch das Risiko einer (Grund-)Wasserverschmutzung herabgesetzt wird. Der Rossbach wird bei der schleifenden Querung verlegt und möglichst naturnah (keine Verrohrung) gestaltet. Die übrigen Eingriffe in Fließgewässer werden durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen. Der Böschungskörper puffert mögliche Grundwasserverschmutzungen ab und filtert das Straßenabwasser. Die Versickerung in das Grundwasser ist durch die Filter-, Puffer- und Transformationsseigenschaften des Dammkörpers und des Bodens weitgehend unproblematisch. Die Ausgleichsmaßnahmen kompensieren insbesondere die Beeinträchtigungen durch die Versiegelungen (verringerte Grundwasserneubildung). Mögliche Eingriffe in Grundwasserströme, auch bei hoch stehendem Grundwasserstand, können durch die Bauweise vermieden werden.

2.1.5.5 Schutzgut Landschaft

Als Maßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in das Landschaftsbild sind Gestaltungsmaßnahmen entlang der Trasse in Verbindung mit den vorgesehenen Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz vorgesehen. Mit der Entsiegelung werden auch die bestehenden künstlichen Straßenböschungen entfernt, was sich positiv auf das Landschaftsbild auswirkt. Mit den gestalterischen Maßnahmen wird die neue Trasse landschaftsraumtypisch in die Umgebung eingebunden.

Bezüglich der Einzelheiten der Maßnahmen wird auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10) Bezug genommen.

2.1.5.6 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Dem Erhalt nicht sichtbarer Bodendenkmäler wie einem vermuteten Teilstück der Römerstraße Augsburg - Salzburg wird durch die Schutzaufgaben in diesem Beschluss Rechnung getragen.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Wegen der dazu erforderlichen Arbeitsschritte wird auf die Untersuchung der Umweltauswirkungen in der Planunterlage 11 verwiesen. Die Methode ist sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

Bei einer Gesamtbetrachtung lässt sich aussagen, dass sich durch das Bauvorhaben folgende Schwerpunkte der Umweltauswirkungen ergeben:

Die vorgesehene Straßenbaumaßnahme verursacht erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen für den Naturhaushalt. Am schwersten wiegen die Eingriffe in den naturnahen Moorrandbereich des Ainringer Moores. Die Trasse verläuft weitgehend auf empfindlichen Moorböden, die ein hohes Biotopentwicklungspotential besitzen und auch für den Wasserrückhalt von besonderer Bedeutung sind. Der Landschaftsraum ist durch das bestehende Straßenbauwerk und insbesondere die auf einem hohen Damm verlaufende Bahnlinie bereits vorbelastet, trotzdem wird das neue Straßenbauwerk eine weitgehend intakte Niedermoorlandschaft beeinträchtigen.

Überregional oder landesweit bedeutsame Lebensräume von Pflanzen und Tieren sind aber nicht betroffen. Mit den zeitgleich geplanten Schutz-, Minimierungs- und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen können die Beeinträchtigungen auf ein ausgleichbares bzw. zumutbares Maß kompensiert werden. Im Gegenzug werden die Lebensräume von Tieren und Pflanzen durch die Verlegung der B 304 erheblich von Immissionen entlastet.

Durch den Bau der neuen Bundesstraße 304 wird zudem die Wohnqualität der Anwesen in den Ortsteilen Winkeln (Ost) und Mühlreit erhöht und die negativen Auswirkungen, die heute durch die unmittelbare Lage der Anwesen an der Bundesstraße entstehen, wesentlich verringert. In den Ortsteilen Winkeln (Ost) und Mühlreit ist eine deutlich wahrnehmbare Entlastung von bis zu 10 dB(A) am Tag und rd. 15 dB(A) in der Nacht zu erwarten.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planungen (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 Planungsgrundsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit des Vorhabens

Der Ausbau der B 304 und deren für die Beseitigung des Bahnüberganges bei Mühlreit notwendige Verlegung sind 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. Nach § 3 Abs. 1 EKrG sind beschränkte Bahnübergänge durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen, wenn es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordern. 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 Beseitigung des Bahnüberganges bei Mühlreit zwingende Verlegung der B 304 sprechenden Umstände rechtfertigen auch die Inanspruchnahme von Eigentum und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Im Einzelnen ergibt sich die Notwendigkeit aus folgenden Überlegungen:

3.2.2 Planungsziel

Planungsziel ist es, durch den Ausbau und die Verlegung der B 304 mit der Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Schienenverkehrs zu steigern. Die Belastungen der Anwohner von Ortsteilen und Weilern der Gemeinde Ainring durch Lärm und Abgase sollen vermindert werden.

3.2.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 304

Die bestehende B 304 ist eine bedeutende Fernstraßenverbindung und führt von München über Wasserburg, Traunstein und Freilassing zur Grenze Deutschland/Österreich bei Freilassing/Salzburg. In Altenmarkt stößt die B 299 von Norden kommend auf die B 304.

Der Bahnübergang liegt an der 2-gleisigen Strecke 5703 Rosenheim – Freilassing der Deutschen Bahn AG. Im Durchschnitt wird diese Strecke täglich in beiden Richtungen von 168 Zügen befahren. Darin sind Leerzüge, Lokfahrten und Sonderzüge nicht enthalten. Durch den starken Zugverkehr müssen Kraftfahrzeuge oft bis zu 10 Minuten an den geschlossenen Schranken des Bahnüberganges warten. In der Hauptverkehrszeit der Züge sind die Schranken zwischen 25 und 35 Minuten pro Stunde geschlossen. Durch leer laufende Motoren bzw. Neustarten des Motors entstehen nicht unerhebliche Luftverschmutzungen. Geradezu dramatisch wird die Lage, wenn Sanitäts- oder Notarzfahrzeuge bzw. die Feuerwehr, die sich im Einsatz

befinden, am geschlossenen Bahnübergang warten müssen. So kann wertvolle Zeit für die Rettung von Leben verloren gehen.

Ferner erfüllen weder die vorhandene Linienführung in Grund- und Aufriss noch der Straßenzustand der B 304 im Planfeststellungsabschnitt die Anforderungen, die heute an eine Bundesfernstraße gestellt werden. Der Straßenabschnitt zwischen Str. km 73,222 und 75,384 ist unübersichtlich. Das Ein- und Ausfahren aus den an der B 304 liegenden Grundstücken ist daher oft gefährlich; neue Bauanträge von Anwohnern können aufgrund dieser Situation nicht genehmigt werden. Die vorhandene Fahrbahnbreite beträgt nur zwischen 5,50 m und 5,90 m. Die Entwässerung ist ungeregelt und die Fahrbahnoberfläche weist zahlreiche Schäden auf.

Für die allgemeine Verkehrssicherheit wirkt sich auch das Fehlen eines Radweges wegen der zu schmalen Fahrbahn negativ aus. Im Bereich Niederstraß – Mühlreit benutzen viele Schulkinder das Fahrrad für den Schulweg.

Die Strecke ist insgesamt sehr unfallträchtig und gehört zu den Unfallhäufungspunkten im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamtes Traunstein. Vor allem erfordert die Schwere der Unfälle eine rasche Verlegung und Verbesserung der Bundesstraße im Planungsabschnitt. Es ereigneten sich auf der bestehenden Bundesstraße, die von der Maßnahme betroffen ist, von 01.01.1998 bis 30.06.2004, also in 78 Monaten, 48 Unfälle mit 31 Verletzten und 3 Toten (vgl. Unterlage 1, S.4).

Die unmittelbaren Anwohner der Ortsteile Winkeln und Mühlreit an der jetzigen B 304 (24 Anwesen mit ca. 120 Bewohnern) sind den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt. Insbesondere im Bereich Mühlreit kommt es durch die entstehenden Wartezeiten am Bahnübergang zu Lärm und Abgasen durch stehende Fahrzeuge mit laufendem Motor bzw. durch Neustarten.

Der Verkehr setzt sich im Planfeststellungsabschnitt aus ca. 85 % Personenverkehr und ca. 15 % 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 München - Salzburg. Bei der amtlichen Verkehrszählung 2000 wurde westlich von Straß eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 3.833 Kfz/24h ermittelt. Der Schwerverkehr hatte mit 436 Kfz/24h einen Anteil von 11,4 %.

Die Straßencharakteristik der B 304 im zu verlegenden Bereich ist daher im Einzelnen gekennzeichnet durch:

- die freie Strecke der B 304
- lockere Randbebauung
- unübersichtliche Zufahrten mit Direkterschließungen zur Bundesstraße
- Bahnübergang der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing
- lange Wartezeiten für Sanitäts- oder Notarzfahrzeuge bzw. die Feuerwehr durch Schrankenschließungszeiten
- unetstetige Linienführung in Lage und Höhe
- Fahrbahnbreite zwischen 5,50 m und 5,90 m
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h bzw. 50 km/h
- Überlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr mit langsam fahrendem landwirtschaftlichem Verkehr
- Radverkehr, hauptsächlich Schüler (Prozentanteil Fahrräder am Gesamtverkehr 1,5 %)
- Berufs-, Freizeit-, Erholungs- und Urlaubsverkehr
- Schwerverkehr
- Bedarfsumleitungsstrecke für die Bundesautobahn A 8

Die Folgen auf der B 304 sind:

- Überholverbot
- hohe Unfallhäufigkeiten
- Stauungen
- geringe Reisegeschwindigkeit

3.2.4 Künftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse auf der B 304

Durch den Ausbau und die Verlegung der B 304 wird die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Dies wird durch eine einheitliche Streckencharakteristik sowie durch eine stetige Linienführung in Lage und Höhe erreicht. Die Streckenführung entspricht dann künftig in Grund- und Aufriss den heutigen Anforderungen einer Bundesstraße auf freier Strecke.

Außerdem befinden sich künftig an der B 304 keine direkten Zufahrten zu Anwesen mehr, sondern nur noch einzelne Feldzufahrten. Die „schwachen Verkehrsteilnehmer“ wie Radfahrer und Fußgänger sind künftig durch die Trennung des überörtlichen Verkehrs vom Anliegerverkehr bzw. den Bau von Geh- und Radwegen besser geschützt.

Die Wirtschaftlichkeit für den Straßennutzer wird durch die Zeit- und Betriebskostensparnis, die insbesondere durch den Wegfall des Bahnübergangs bei Mühlreit erreicht wird, wesentlich erhöht.

Die durch den überörtlichen Verkehr verursachten Umweltbeeinträchtigungen der Ortsteile Winkeln und Mühlreit der Gemeinde Ainring werden mit der Verlegung der B 304 vermindert bzw. entfallen. Die Verkehrsbelastung wird im Bereich der Wohnbebauung (Winkeln, Mühlreit) um ca. 90 % abnehmen. Durch das geplante Vorhaben kommt es damit zu einer deutlichen Verringerung der Lärm- und Abgasbelastung für die meisten im Planungsgebiet liegenden Wohngebäude durch die Auslagerung des Durchgangsverkehrs und das Abrücken von der Bebauung. Der Wegfall der Fahrzeugstaus am geschlossenen Bahnübergang bedeutet eine Verminderung des Schadstoffausstoßes und eine Verbesserung der Luft im Bereich Mühlreit.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) aus dem Jahre 2000 wurde gemäß Trendprognose nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) auf das Jahr 2015 hochgerechnet.

Bei einer Fortschreibung der Verkehrsprognose bis zum Jahr 2020 ist die zu erwartende Mobilitätszunahme zu berücksichtigen. Aus der allgemeinen Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung wird vom Prognosejahr 2015 bis zum Prognosejahr 2020 eine weitere Verkehrszunahme von etwa 2 bis 3 % unterstellt. Diese Zuwachsrate liegt im Rahmen der Schwankungsbreite der Prognosegenauigkeit. Für das Prognosejahr 2020 ergibt sich danach eine Verkehrsbelastung für die B 304 von 6.400 Kfz/24h.

Es wird damit gerechnet, dass sich ca. 90 % des Verkehrs auf die neue B 304 verlagern werden, weil die alte B 304 nur noch dem Anliegerverkehr dient.

3.2.5 Sonstiges (z.B. Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels, Finanzierung)

Soweit die Notwendigkeit des Bauvorhabens im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten wie Verschwendung von Steuergeldern in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte sollten stattdessen gefördert werden.

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen (Art. 1 Abs. 1 Satz 2 BayLPIG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Die 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 Güter- und Individualverkehr. Wichtigstes Ziel der Baumaßnahme ist damit die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs durch die Verlegung der B 304 und der Beseitigung des Bahnübergangs bei Mühlreit. Mit der neuen Bundesstraße verbessert sich für den Fernverkehr die Verbindung von München über Wasserburg, Traunstein und Freilassing nach Salzburg, insbesondere bei Sperrungen der Bundesautobahn A 8 (Bedarsumleitungsstrecke). Ein Nebeneffekt ist die Verbesserung der Lärm- und Schadstoffsituation für die Anwohner.

Ein Einwender rügte, dass das 1984 eingeleitete Raumordnungsverfahren für die Gesamtmaßnahme "Bahnübergang Mühlreit mit einer Ortsumfahrung Straß" 1992 eingestellt wurde, obwohl dies in einem engen Sachzusammenhang stehe. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Planung der Ortsumfahrung von Straß kann als eigenständige Planung beurteilt werden. Sie steht nicht in einem zwingenden Sachzusammenhang mit dem hier planfestgestellten Bauvorhaben. Auf die Ausführungen zum damals beantragten Raumordnungsverfahren zur Beseitigung des Bahnübergangs Mühlreit unter B.2 wird verwiesen.

Zudem muss der Planfeststellungsbeschluss aus sich selbst heraus den rechtlichen Anforderungen genügen. Das Raumordnungsverfahren zeichnet sich dadurch aus, dass einer fachplanerischen Zulassungsentscheidung eine verwaltungsinterne Abklärung der raumordnerische Verträglichkeit des Vorhabens vorgeschaltet wird. Eine landesplanerische Beurteilung hat den Charakter einer bloßen gutachterlichen Äußerung ohne rechtliche Bindungswirkung nach außen. Die endgültige konkrete Abwägungsentscheidung ist erst im Planfeststellungsverfahren durch die Planfeststellungsbehörde zu treffen. Deshalb führt das Fehlen eines Raumordnungsverfahrens nicht zwingend zur Rechtswidrigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens war gem. Art. 21 Abs. 1 BayLPIG i. V. m. § 1 Nr. 8 der Raumordnungsverordnung nicht obligatorisch, da das planfestgestellte Bauvorhaben laut Aussage der Höheren Landesplanungsbehörde keine raumbedeutsame Maßnahme darstellt. Es besteht auch kein Rechtsanspruch auf Durchführung dieser gesonderten Verfahrensstufe.

Die Höhere Landesplanungsbehörde hat ferner im Verlaufe des Anhörungsverfahrens zur Planung Stellung genommen und mitgeteilt, dass dem Vorhaben aus landesplanerischer Sicht nichts entgegensteht.

3.3.2 Planungsvarianten

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

Der Ausbau der B 304 auf Bestand wurde aufgrund einer Grobanalyse als Variante zu Recht verworfen. Zum einen ist eine Beseitigung des Bahnübergangs der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing an Ort und Stelle nicht möglich, weil durch die angrenzende Bebauung kein ausreichender Platz für eine Über- oder Unterführung der Bundesstraße im Bereich der Bahnkreuzung vorhanden ist. Die Straße nach Mühlreit/Gessenhart könnte an die abgesenkte Bundesstraße nicht angeschlossen werden. Zum anderen würde dies auch eine Verbreiterung der zu schmalen Fahrbahn verhindern. Außerdem sind durch die vorhandene Bebauung in der Linienführung und stellenweise auch in der Breite nur unzureichende Verbesserungen möglich.

Neben der planfestgestellten Variante, die durch Zwangspunkte wie die vorhandene Bebauung und die Richtung der Bahnlinie mit vorhandener Bahnbrücke (BWV lfd. Nr. 2) weitgehend bestimmt ist, kommen ferner keine anderen Vorhabensalternativen in Betracht, die eine nähere Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen erforderlich gemacht hätte (vgl. Aussagen zum Raumordnungsverfahren unter B.2 bzw. Unterlage 1). Insbesondere die von Einwendern angeführte Wahltrasse I südlich der Bahnstrecke München - Salzburg konnte vorab zur bestmöglichen Schonung von Natur und Landschaft und der kostensparenden Einbeziehung des im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße nach Thundorf seit 1983 bestehenden Kreuzungsbauwerks mit der Bahn der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing als Variante verworfen werden. An einer größeren Neutrassierung der B 304 zur Beseitigung des Bahnüberganges Mühlreit hat die Bundesrepublik Deutschland als Vorhabensträger wegen der in diesem Bereich parallel verlaufenden Bundesautobahn A 8 Ost auch kein verkehrliches Interesse.

Im Rahmen der Vorentwurfsbearbeitung wurden geringfügige Verschiebungen der Strecke untersucht und teilweise in die Planung übernommen, um größere Eingriffe in die Natur und Landschaft zu vermeiden.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz, Kreuzung Torfbahn)

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 nehmen wir Bezug.

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

3.3.3.1 Linienführung, Gradiente

Der Trassenverlauf ist durch Zwangspunkte und durch topografische Gegebenheiten weitgehend bestimmt. Bei der Trassenfestlegung wurden neben den Belangen 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 und das bereits vorhandene im Zuge der Gemeindeverbindungsstraße nach Thundorf bestehende Kreuzungsbauwerk für die Eisenbahnüberführung (BWV lfd. Nr. 2). Das Kreuzungsbauwerk mit der Bahn wurde bereits Anfang der 80er Jahre (Baujahr 1983) zur bestmöglichen Schonung des Landschaftsbildes und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in seiner lichten Weite und bezüglich der Ausgestaltung der Flügelmauern auf die auch heute noch gültige Linienführung der B 304 zur Beseitigung des Bahnübergangs bei Mühlreit ausgelegt. Wo es trassierungstechnisch möglich war, wurde die Trasse zu Gunsten von Mensch und Natur optimiert (z. B. Verschiebung bei Winkeln zu Gunsten einer ca. 200 Jahre alten Eiche).

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

Ein Einwender hat bemängelt, dass die Verbesserung des Zustandes am Bahnübergang in Mühlreit nicht als isolierte Maßnahme ohne eine Gesamtbetrachtung einschließlich der Ortsumfahrung Straß im Zuge der B 304 gesehen werden könne und deren Aufnahme in das Verfahren gefordert. Wir lehnen das ab, da dies nicht Regelungsgegenstand des beantragten Planfeststellungsverfahrens zur Beseitigung des Bahnübergangs Mühlreit ist. Beide Baumaßnahmen können unabhängig voneinander verfolgt werden.

3.3.3.2 Querschnitt

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung des Planfeststellungsabschnittes und unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsbedeutung der Straße halten wir den gewählten Querschnitt mit 7,00 m Fahrbahnbreite für ausreichend, aber auch erforderlich, um das künftige Verkehrsaufkommen sicher und leicht bewältigen zu können. Nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitte – (RAS-Q) 1996 müsste aufgrund der Schwerverkehrsbelastung von mehr als 300 Kfz/24h ein Regelquerschnitt RQ 10,5 mit 7,50 m Fahrbahnbreite gewählt werden. Nachdem aber alle westlich liegenden, bereits ausgebauten Abschnitte (Umfahrung Teisendorf, Ortsdurchfahrt Straß, Ausbau zwischen Straß und Niederstraß) mit 7,00 m Fahrbahnbreite ausgebaut wurden und östlich des Planfeststellungsabschnittes durchschnittliche Fahrbahnbreiten von nur 6,00 m vorhanden sind, wurde für den vorliegenden Abschnitt ebenfalls eine Breite von 7,00 m gewählt, um so eine gleichmäßige Streckencharakteristik zu erreichen.

3.3.3.3 Anschlussstellen

Es wurde im Verfahren von Einwendern eine Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit - Thundorf (B 304 alt) als Zubringer zur neuen B 304 östlich von Winkeln gefordert. Der Vorhabensträger hat seine Planung daraufhin mit 1. Tektur vom 29.08.2008 geändert. Es ist jetzt vorgesehen, dass der Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit - Thundorf (B 304 alt) über eine Einmündung als Versatz zur Einmündung Winkeln West erfolgt. Durch den Wegfall der Kreuzung für einen Landwirt und bessere Sichtweiten wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht und zudem eine größere Durchschneidung landwirtschaftlich genutzter Grundstücke vermieden. Eventuell dadurch entstehende Umwege für die Bewohner von Mühlreit, die in Richtung Freilassing fahren, und für die Landwirte, die zu ihren südlich der Bahnlinie liegenden Grundstücken fahren müssen, wiegen im Vergleich zu den Vorteilen dieser kürzeren und damit auch kostengünstigeren Anschlusslösung geringer und sind damit hinzunehmen.

3.3.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz, Kreuzung Feldbahn (Museumsbahn)

In der bisherigen Planung kreuzte die neue B 304 im Bereich des Brückenbauwerkes der Bahnlinie Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing (Bau-km 1+196 der B 304) die bestehende Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit - Thundorf, wodurch die Verbindung für Fußgänger und Radfahrer unterbrochen wurde (BWV lfd. Nr. 5). Im Verfahren wurden von mehreren Einwendern gefordert, eine zumutbare Geh- und Radwegeverbindung in Richtung Thundorf aufrechtzuerhalten. Der Vorhabensträger hat daher seine Planung mit 1. Tektur vom 28.08.2008 geändert und als Ersatz für die unterbrochene Verbindung den Neubau eines ca. 200 m langen Geh- und Radweges bei Bau-km 1+673 unter der neuen Bundesstraße mit einem Brückenbauwerk (BWV lfd. Nr. 28) vorgesehen. Der neue Geh- und Radweg wird an den neuen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV lfd. Nr. 27) angeschlossen. Der Geh- und Radweg dient mit dem öffentlichen Feld- und Waldweg der Verbindung von Mühlreit nach Thundorf. Eine verkehrssichere Wegverbindung Mühlreit - Thundorf für Fußgänger und Radfahrer ist mit diesem neuen Geh- und Radweg, dem neuen öffentlichen Feld- und Waldweg und dem neuen Weg im Bereich der neuen Eisenbahnüberführung (BWV lfd. Nr. 12) hergestellt.

Die Gemeinde Ainring, die Bayerische Staatsforsten - Forstbetrieb Berchtesgaden, und der Verein "Freunde des Ainringer Moos e. V." haben sich gegen die Unterbrechung der für die als eine Bahn besonderer Bauart öffentlich-rechtlich nach Art. 42 Bayerisches Eisenbahn- und Sicherheitsgesetz genehmigte ehemalige Feldbahn (Museumsbahn) vom stillgelegten Torfwerk in Niedertstraß zum Moorgebiet durch die neue B 304 gewendet und im Verfahren die Anlage einer höhenfreien Kreuzung gefordert, um diese als Besucherbahn im Rahmen des Torfmuseums Ainring auf dem forsteigenen Grundstück Fl. Nr. 761, Gemarkung Ainring, weiterzuführen. Der Vorhabensträger hat auf diese Einwendung hin seine Planung mit 1. Tektur vom 28.08.2008 geändert. Die bestehenden Gleisanlagen der Torfbahn werden jetzt höhenfrei mit einem Brückenbauwerk (BWV lfd. Nr. 4) in Kombination mit dem neuen Geh- und Radweg Mühlreit-Thundorf unter der neuen B 304 hindurchgeführt. Die Gleisanlagen werden auf einer Länge von ca. 350 m diesen neuen Gegebenheiten angepasst. Der Vorhabensträger hat zugesichert, dass beim Neubau der Gleistrasse für die historische Feldbahn die technischen Vorgaben, die in der Planung mit der Firma Euflor Humuswerk GmbH festgelegt waren, berücksichtigt werden. Der Betrieb der Torfbahn als Museumsbahn kann damit ungeschmälert aufrechterhalten werden. Die betroffenen Einwendungsführer haben sich mit dieser Änderung einverstanden erklärt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat die geplante höhenfreie Kreuzung für die B 304 neu mit der Feldbahn (Museumsbahn) kritisiert und eingewandt, dass vor Abschluss dieses Planfeststellungsverfahrens ein eisenbahnrechtliches bzw. sonstiges Genehmigungsverfahren für die naturschutzfachlichen Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet durch den Weiterbau von ungenehmigten Gleisanlagen erfolgen müs-

se. Dieser Einwand ist nicht gerechtfertigt. Dem Verein „Freunde des Ainringer Moos e. V.“ wurde der Weiterbetrieb der ehemaligen Torfbahn als Museumsbahn mit Bescheid des Landratsamtes Berchtesgadener Land vom 16.08.2004 gestattet. Das vorliegende straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren regelt nur die durch den Straßenbau ausgelösten erforderlichen Folgemaßnahmen an der bereits genehmigten Torfbahn. Eventuell zusätzlich erforderliche Genehmigungsverfahren für weitere Baumaßnahmen an der Torfbahn liegen nicht in der Zuständigkeit des Vorhabenssträgers und sind auch nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Die Bayerische Staatsforsten - Forstbetrieb Berchtesgaden hat zudem gefordert, auch die über die Fl. Nr. 760, Gemarkung Ainring, verlaufende Trasse der "Normalzufahrt" mittels einer höhenfreien Querung der neuen B 304 für Rettungseinsatzfahrzeuge dauerhaft befahrbar zu halten. Diese Forderung halten wir für nicht gerechtfertigt. Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr sind in der Lage über den neuen öffentlichen Feld- und Waldweg südlich der B 304 in das Ainringer Moor im Falle eines Moorbrandes zu fahren. Weitere Fahrmöglichkeiten für Einsatzkräfte bestehen über das Wegesystem bei Hort und über die Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit - Thundorf. Diese Zufahrtsmöglichkeiten halten wir für ausreichend.

Die Zufahrt zum Anwesen Winkeln West Hs. Nr. 21 bzw. Hs. Nr. 22 erfolgt zukünftig über eine neue Gemeindeverbindungsstraße (BWV lfd. Nr. 14, Str. km 73,665), die im Bereich des Anwesens Hs. Nr. 20 an den nicht zur Gänze aufzulassenden bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg Fl. Nr. 939 („Strassfeldweg“), Gemarkung Ainring, angeschlossen wird. Dadurch kann das Anwesen Hs. Nr. 21 wie bisher auch durch große Fahrzeuge (Länge bis 18,0 m) angefahren werden. Von einem Einwender wurde die Verbreiterung der neuen Zufahrtsstraße nach Winkeln von geplanten 3,50 m auf mindestens 4,0 m angeregt. Dies wird abgelehnt. Die neue Gemeindeverbindungsstraße erhält jeweils 50 cm breite und befahrbar ausgestaltete Bankette, so dass ein landwirtschaftlicher Begegnungsverkehr weiterhin stattfinden kann. Auch die vorhandene Zufahrt ist nur 3,50 breit. Ein erhöhtes Gefahrenpotential für schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge aufgrund vermehrter Rutschgefahr durch Eis, Schnee und Aquaplaning auf der neuen Gemeindeverbindungsstraße können wir nicht erkennen. Das Längsgefälle der neuen Gemeindeverbindungsstraße mit rd. 2% bis 11% ist auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar. Dies zeigt der Vergleich mit der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße auf Fl. Nr. 944, Gemarkung Ainring, im Ortsteil Winkel West, die ebenfalls ein Längsgefälle von rd. 2% bis 12% aufweist und von landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren wird.

Die Gemeinde Ainring hat die Aufweitung der bisher vorgesehenen Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 78,232 der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing (BWV lfd. Nr. 3, BWV lfd. Nr. 12) zu einer Wirtschaftswegunterführung gefordert, um eine Benutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge aus und in Richtung Berg zu gewährleisten. Der Vorhabensträger hat deshalb nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG, dem Landratsamt Berchtesgadener Land und dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein gemäß Vereinbarung vom 27.07.2009/19.08.2009 die Aufweitung der Eisenbahnüberführung auf 5,50 m lichte Weite und 4,20 m lichte Höhe in der vorliegenden Planung vorgesehen. Durch die Aufweitung werden keine Belange Dritter berührt. Die erforderlichen nicht kreuzungsbedingten Mehrkosten der Aufweitung werden entsprechend der Vereinbarung von der DB Netz AG getragen. Dies erfolgt im Vorgriff auf die durch die Deutsche Bahn AG geplante Auflassung des Bahnüberganges bei Bahn-km 78,860 (Anrufschanke Adelstetten) und Bau eines öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich der Bahnlinie, die mangels Sachzusammenhang außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Verfahren beim Eisenbahn-Bundesamt in nächster Zeit beantragt werden soll. Auf die Ausführungen unter C.3.3.12.2 wird verwiesen.

Die Forderung der Gemeinde Ainring auf Bau eines Geh- und Radweges in Adelstetten und nach Heidenpoint ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

3.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, ohne die Erreichung der mit dem Vorhaben angestrebten Ziele zu gefährden. Die Linienführung in Grund- und Aufriss gewährleistet, dass die vom Straßenverkehr zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen auf die Bebauung die Grenze des Zumutbaren nicht überschreiten. Die vorliegende Planung erfüllt die geforderten Funktionen sowohl in straßenbaulicher und verkehrstechnischer als auch in wirtschaftlicher Sicht. Die maßgebenden Gründe für die Wahl der Linienführung der B 304 haben wir bereits oben unter C.3.3.3.1 im Einzelnen begründet.

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

zwingend Vorrang vor allen anderen betroffenen Belangen einzuräumen wäre und er nicht durch Abwägung überwunden werden könnte.

Die Verlegung der B 304 im Rahmen der Beseitigung des Bahnüberganges Mühlreit entlastet die Anwohner verschiedener Ortsteile der Gemeinde Ainring von ca. 90 % des Durchgangsverkehrs und den damit verbundenen erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Bau- maßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.

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

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

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

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf.

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Bei einer baulichen Änderung von Straßen führt nur eine wesentliche Änderung zu Lärmvorsorgepflichten. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 der 16. BImSchV 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.

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die Prognose von Prof. Dr. Ing. Kurzak, die eine Verkehrsmenge von 6.400 Kfz/24 h ab der Kreisstraße BGL 18 in Richtung Traunstein für die künftige angenommenen Verkehrsentwicklung in einem Verkehrsgutachten für den Stadtbereich Freilassing und den Gemeindebereich Ainring für das Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Für den Zeitraum 2015 bis 2025 wird aufgrund einer Sättigung der Verkehrsnachfrage eine Verkehrszunahme um 1 - 2 % prognostiziert. Diese geringe Steigerung hat keine Auswirkungen auf die schalltechnische Untersuchung. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt dabei auch weitere Entwicklungen im Bereich Freilassing und Ainring (Gewerbegebietsausweisung z. B. für den Bau des Globus-Marktes). Der Schwerverkehrsanteil wurde vom Vorhabensträger entsprechend den Vorgaben aus der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90, Tabelle 3) auf 20 % am Tag und 20 % in der Nacht angesetzt.

Die geäußerten Bedenken eines Einwenders gegen die Verkehrslärberechnung, weil sich der Vorhabensträger bei seiner Verkehrsprognose auf ein für ein privates Unternehmen erstelltes Verkehrsgutachten durch den Verkehrsgutachter stützt, teilen wir nicht. Prof. Dr. Ing. Kurzak ist ein weit anerkannter Verkehrssachverständiger. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die Verkehrslärberechnung überprüft und für richtig befunden. Es sind keine Zweifel aufgetreten, dass das Verkehrsgutachten, unabhängig von dessen Auftraggeber, die zukünftige Entwicklung der Verkehrszahlen korrekt aufzeigt und auch weitere wichtige Entwicklungen berücksichtigt.

Einige Einwender schätzen den prognostizierten Lkw-Anteil für zu niedrig ein. Die LKW-Prozentanteile würden nicht tatsächlich hochgerechnet, sondern aus einer Tabelle pauschal mit unzureichenden 20 % veranschlagt. Insbesondere halten Sie dabei die Einführung der Mautpflicht für Lkw seit 01.01.2005 und sich daraus ergebende Verkehrsverlagerungen aus dem Salzburger Raum auf die B 304, die sich nach dem Wegfall des Bahnüberganges Mühlreit noch steigern würden, und diverse städtebaulichen Entwicklungen für unberücksichtigt. Wir halten die Höhe des Lkw-Anteils für konservativ. Die Lkw-Maut wurde im Januar 2005 eingeführt. Die flächendeckende amtliche Verkehrszählung für das Jahr 2005 (DTV 2005) auf der B 304 hat einen eventuell stattfindenden Ausweichverkehr aufgrund der Mautpflicht erfasst. Danach konnte eine Verkehrszunahme im Vergleich zum DTV 2000 nicht festgestellt werden. Vielmehr hat sich die Verkehrsbelastung in diesem Bereich verringert. Im Vergleich zur DTV-Zählung im Jahr 2000 ist die Gesamtbelastung von 3.833 Kfz/24 Std. auf 3.785 Kfz/24 Std. gesunken. Der Güterverkehr sank von 555 Kfz/24 Std. auf 345, der Schwerverkehr von 436 Lkw/24 Std. auf 343 Lkw/24 Std. Die amtlichen Verkehrswerte aus dem Jahr 2005 sind zeitnah. Nach einer vom Vorhabensträger angeforderten Stellungnahme von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 19.03.2009 wird der Lkw-Anteil zwar bis 2020 etwas zunehmen, jedoch im DTV am Tag 10 % und in der Nacht 20 % nicht übersteigen.

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

tungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten. Verkehrsdaten werden zudem für Straßen immer als Querschnittsbelastung und nicht als Richtungsbelastung (Fahrtrichtung) angegeben.

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

Der Vorhabensträger hat in seiner Planung die Verwendung eines Lärmschutzbelages 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.

Auch die Forderung nach Berücksichtigung der Summenpegel aus den Verkehrswegen Bundesstraße B 304 und Bahnlinie München – Salzburg beim Lärmschutz führt zu keinem anderen Ergebnis. Für die Berechnung der Lärmschutzansprüche gem. der 16. BImSchV sind keine Summenpegel zu bilden. Eine Summation der Lärmbelastung sieht die 16. BImSchV nicht vor. Nach der Rechtsprechung des BVerwG dürfen die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen nur dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl. 1996, S. 916). Demnach dürfen der bereits vorhandene Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt, da es die dem Staat obliegende grundrechtliche Schutzpflicht gebietet, sich in einem solchen Fall schützend vor den Einzelnen zu stellen. Das Gericht hat jedoch offen gelassen, wo die Grenzen der Gesundheitsgefährdung liegen. Auch der BayVGH (NVwZ-RR 1997, 159, 163) betont, dass die nicht normierten Grenzwertbestimmungen für eine eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts in Mischgebieten allenfalls eine Orientierungshilfe bieten, die hier überdies bei weitem nicht erreicht wird. Durch den Neubau der B 304 erhöhen sich laut der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Umwelt die Gesamtbeurteilungspegel, die sich aus dem Schienen- und Straßenlärm zusammensetzen, nur geringfügig. Die Bahnlinie Rosenheim – Freilassing ist in diesem Planfeststellungsabschnitt die Hauptlärmquelle. Es wird aber in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass sie außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bereits in Anlage 3 „Gesamtbedarf der Lärmsanierung“ der „Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahn des Bundes - Gesamtkonzept des Lärmsanierung“, EW 15/14.86.15/114 DB 04, des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 11.02.2005 aufgenommen wurde.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Es wurden für die Ortsteile Niederstraß, Abfalter, Winkeln, Mühlreit und Hort Lärmberechnungen durchgeführt. Eine Überprüfung der Baumaßnahme am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Bei der festgestellten Baumaßnahme handelt es sich zum einen um den Neubau einer Bundesstraße nach § 1 Abs. 1. Alt. der 16. BImSchV wegen der Verlegung der B 304. Die Anwesen (neu betroffene Gebäudeseiten) Winkeln Hs. Nr. 13, 9, 7, 5, 3, 1 und Mühlreit Hs. Nr. 35, 34, 33, 32, 3 und 1 wurden auf Lärmvorsorge überprüft. Nach der schalltechnischen Berechnung werden die maßgebenden Grenzwerte der

Lärmvorsorge für Dorf-/Mischgebiete 64/54 dB(A) Tag/Nacht nur an einem Anwesen (Mühlreit Hs. Nr. 1, Süd 1. OG) um 0,4 dB(A) in der Nacht überschritten.

Zum anderen war auch zu prüfen, ob aufgrund des weiteren Ausbaus der B 304 daneben auch eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Die schalltechnischen Berechnungen des Vorhabensträgers haben ergeben, dass durch die Baumaßnahme im Bereich der Ausbaustrecke an den untersuchten Gebäuden (Anwesen Abfalter Hs. Nr. 1; Winkeln Hs. Nr. 11, 10; 2, 2a und Hort Hs. Nr. 2) zwar eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) nicht eintritt, aber an einem Anwesen (Hort, Hs. Nr. 2, EG, 1 OG) der bestehende Beurteilungspegel von über 60 dB(A) (61,0 dB(A)) in der Nacht um 0,2 bzw. 0,3 dB(A) weiter erhöht wird.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Durch den Neubau der B 304 verbessert sich die Verkehrslärmsituation im gesamten Planfeststellungsbereich. Zwar ist es aus Sicht des Lärmschutzes ungünstig, dass in Mühlreit (zwischen ca. Bau-km 1+500 und ca. Bau-km 1+850) der Lärm von zwei Verkehrswegen (die Bahnlinie Rosenheim - Freilassing als auch die B 304 neu) auf Wohngebäude einwirkt und dabei gleichzeitig verschiedene Fassadenseiten verlärmert werden. Eine Gesamtlärbetrachtung kommt aber aus den unter C.3.3.4.1.3 genannten Gründen nicht in Betracht.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Straßenbaulastträger sind damit für zwei Anwesen erfüllt. Außer der Verwendung eines Lärmschutzbelages (minus 2 dB(A)) konnte der Vorhabensträger von weiteren aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die zwei betroffenen Anwesen (Mühlreit Hs. Nr. 1, Hort Hs. Nr. 2) wegen der offensichtlichen Unverhältnismäßigkeit zwischen Kosten und Nutzen nach § 41 Abs. 2 BImSchG aus sachgerechten Gründen absehen. Dies ergibt sich daraus, weil es in den untersuchten Bereichen jeweils nur an einem einzigen Haus zu geringfügigen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte kommt. Hinzu kommt, dass beim Anwesen Hort Hs. Nr. 2 aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine aktive Lärmschutzanlage in einer Innenkurve errichtet werden müsste und sich damit die Sichtverhältnisse im Bereich der Zufahrt des ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweges weiter auf ein nicht hinnehmbares verkehrsfährdendes Maß verschlechtern würden. Zudem müsste der aktive Lärmschutz sehr nahe am Anwesen errichtet werden. Dadurch würde dessen Umgriff stark beeinträchtigt werden. Um die bestehende Zufahrt beizubehalten wären außerdem aufwändige Stützkonstruktionen für eine aktive Lärmschutzanlage notwendig.

Dort, wo infolge des Bauvorhabens die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht möglich ist oder wegen Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen Kosten und Nutzen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar erscheint, haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) in diesem Beschluss unter A.3.4.5 zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

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

berechtigten Anwesen sind in Auflage A.3.4.4 dieses Beschlusses und in der Unterlage 9a aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Soweit Außenwohnbereiche künftig nicht ausreichend durch aktiven Lärmschutz geschützt werden können, ist unter A.3.4.5 dieses Beschlusses unter den dort genannten Voraussetzungen ein Entschädigungsanspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG vorgesehen.

Weitere Grenzwertüberschreitungen liegen nicht vor. Anträge auf zusätzliche aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. weitere pflanzliche Gestaltungsmaßnahmen werden deshalb zurückgewiesen.

Ein Einwender hat den Einbau einer zweischichtigen offenporigen Asphalttschicht (2 OPA) wie beim 8-streifigen Ausbau der BAB A 9 zwischen Eching und Garching als aktive Lärmschutzmaßnahme für sein Anwesen gefordert. Wir weisen diese Forderung zurück. Die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV von 64/54 dB(A) am Tag und in der Nacht werden an dem Anwesen mit berechneten höchsten Werten von 55,9 dB(A) am Tag und 48,5 dB(A) in der Nacht im 1. Obergeschoss weit unterschritten. Die Verwendung dieses speziellen und sehr aufwendigen Fahrbelages kommt im Falle der Überschreitung der Lärmschutzgrenzwerte nur bei hochbelasteten Strecken zur Anwendung. Der vom Einwender angesprochene Streckenabschnitt hat nahezu eine tägliche Verkehrsbelastung von mehr als 100.000 Kraftfahrzeugen. Außerdem hat der Vorhabensträger trotz Unterschreitung der Grenzwerte die Verwendung eines Lärmschutzbelages mit einem Korrekturfaktor D_{StrO} von -2dB(A) bei der Baumaßnahme vorgesehen.

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

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

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelungen des Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG. Die B 304 verläuft derzeit durch verschiedene Ortsteile der Gemeinde Ainring. Durch das Bauvorhaben werden die Ortsteile vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet und die Abgassituation entscheidend verbessert.

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).

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

Es ist nach einer Abschätzung nach dem MLuS-02 nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 22. BImSchV sowie der 23. 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 diese Bewertung bestätigt.

3.3.4.4 Bodenschutz

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

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

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Satz 2 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in Art. 1 BayNatSchG und §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Textteil 10 der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Ein vorrangiges Recht auf Natur- und

Landschaftsschutz lässt sich dagegen nicht aus dem Grundgesetz (Art. 20a GG) und auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2 und Art. 141 BV) ableiten.

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 1 und im Lageplan 10.2a beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Baumaßnahme beeinträchtigt das Landschaftsschutzgebiet „Ainringer und Peracher Moos“ (Verordnung des Landkreises Berchtesgadener Land vom 16.02.1995, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 10 vom 07.03.1995). Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Minimierungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann gemäß § 7 der Landschaftsschutzgebietsverordnung in Verbindung mit Art. 49 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses (Art. 49 Abs. 3 Satz 2 BayNatSchG) Befreiung von dem Verbot nach § 4 der Landschaftsschutzgebietsverordnung erteilt werden. Unter Abwägung sämtlicher in Betracht zu ziehender Belange ist das öffentliche Interesse an der Realisierung der Baumaßnahme höher zu gewichten als die naturschutzrechtlichen Anforderungen an den Erhalt des geschützten Gebietes. Dies ergibt sich aus den Darstellungen zur Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.3.2). Maßgeblich in die Abwägung miteingeflossen ist die Tatsache, dass der Eingriff in Natur und Landschaft angemessen kompensiert werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde lässt aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 10 und 10.1a) angegebenen Biotope zu. Das gilt auch für die Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. gemäß Art. 13e 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 die Verweisung in Art. 13e Abs. 3 BayNatSchG klargestellt, dass die Entscheidung über die Ausnahme von den Verboten des Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG nicht anders zu behandeln ist, als die Ausnahme von den Verboten des Art. 13d BayNatSchG. Sie ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst. Ein gesonderter Ausspruch im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses ist daher nicht mehr erforderlich.

3.3.5.3 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für die Verlegung der B 304 mit Beseitigung des Bahnübergangs Mühlreit nicht als rechtliches Hindernis.

3.3.5.3.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden - artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote 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 oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus 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),
- Arten, die in Anlage 1 Spalte 2 der Rechtsverordnung nach § 52 Abs. 1 (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind,
- Europäische Vogelarten; dazu zählen alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne von Art. 1 der V-RL (79/409 EWG). Nach Art. 1 der V-RL gehören sämtliche wild lebende Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

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.

Gemäß § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gem. § 42 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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.

Legalausnahme/Ausnahme

Gemäß § 42 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 19 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe von Satz 2 bis 7. Sind in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 42 Abs. 2 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. So-

weit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gilt Satz 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote nicht vor.

Die Legalausnahme des § 42 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 19 BNatSchG bzw. des Art. 6a BayNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 42 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

Kommt es trotz Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

Das Bundesnaturschutzgesetz in seiner derzeit geltenden Fassung setzt die artenschutzrechtlichen Vorgaben der europäischen Richtlinien ordnungsgemäß in deutsches Recht um, nachdem der Europäische Gerichtshof mit Urteil vom 10.01.2006 (Rs. C-98/03, NVwZ 2006, 319) die alte Fassung des BNatSchG noch als europarechtswidrig beanstandet hat und das BVerwG dementsprechend die Legalausnahme des § 43 Abs. 4 BNatSchG (a. F.) wegen des Anwendungsvorrangs des europäischen Rechts in Bezug auf die europarechtlich geschützten Arten für nicht anwendbar erachtet hat (vgl. BVerwG, Urt. v. 21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 38).

3.3.5.3.2 Prüfmethodik

Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung („saP“, vgl. Unterlage 10.4), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 08.01.2008 (Gz. IID2-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ einschließlich der Ergänzung wegen Kollisionsrisiko (Fassung 02/2009).

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 42 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, 9 VR 13/06 – juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn.31).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat im Verfahren gefordert, die Sachverhaltsanalysen und Schlussfolgerungen in der zur Avifauna erstellte Studie „Moore als Vogellebensräume“ zum Gegenstand dieses Verfahrens zu machen und umzusetzen. In dieser Studie befänden sich aktuelle Zahlen hinsichtlich der Brutvögel, Durchzügler und Nahrungsgäste. Insbesondere sei die Aussage, im Ainringer Moos seien keine Wiesenbrüter beobachtet worden, überholt. Im Jahr 2005 wäre mehrfach der Große Brachvogel gesichtet worden (ehem. Frästorfffläche). Die Untersuchungen aus dem Jahr 1995 seien wegen der strukturellen Veränderungen in diesem Raum seit 2003 nicht mehr als Grundlage brauchbar. Wir halten die vorliegenden und aktualisierten Ergebnisse der im Rahmen der 1. Tektur neu erstellten speziellen arten-

schutzrechtlichen Untersuchung bei Tieren und Pflanzen (Unterlage 10.4) für plausibel und ausreichend für eine artenschutzrechtliche Beurteilung. Die Untersuchung im Ainringer Moos und im Umfeld des Bauvorhabens basiert u. a. auf der ornithologischen Kartierung im Ainringer Moor des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e. V. von 2004, der Artenschutzkartierung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt von 2007 und Ortsbegehungen 2007.

Der Große Brachvogel wie auch die Bekassine wurden als Gastvögel im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Die durch das Straßenprojekt betroffenen Grünflächen werden von diesen Wiesenbrütern nur zeitweise als Rast- oder Nahrungshabitat genutzt. Für den Großen Brachvogel und der Bekassine gibt es jedoch seit Jahren keinen Brutnachweis mehr, so dass weitere Untersuchungen keine weiteren Erkenntnisse erwarten lassen.

Es wurde ebenfalls in ausreichendem Umfang untersucht, wie sich die geplante Trasse auf den Eisvogel an der Kleinen Sur auswirken wird. Für den Eisvogel gibt es keine aktuellen Nachweise, er ist im Untersuchungsgebiet aber eine potentielle Art. Der primäre Lebensbereich für den Eisvogel liegt am Oberlauf der Kleinen Sur. Der nun betroffene Bereich ist für den Eisvogel aufgrund der bestehenden intensiven Verbauung bereits stark gestört, so dass weitere Untersuchungen keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn bringen würden.

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG haben können. Auf Unterlage 10.4 wird verwiesen. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im LBP, enthalten sind (vgl. Unterlage 10).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschlossen, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren entbehrlich.

3.3.5.3.3 Verstoß gegen Verbote

Nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers werden im Untersuchungsraum durch das Vorhaben Lebensräume von streng geschützten Arten nach der FFH-RL bzw. Art. 1 der V-RL in Anspruch genommen. Bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung wurde festgestellt, dass aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes und der allgemeinen Verbreitungssituation der Arten sich ein Vorkommen der nach Anhang IV a und b der FFH-RL streng geschützten Arten aus den Klassen und Ordnungen der Pflanzen (Sumpf-Glanzkraut), Säugetiere (Biber, Fischotter, Großes Mausohr, Wasserfledermaus, Braunes Langohr), Reptilien (Zauneidechse), Amphibien (Gelbbauchunke) und Muscheln (Bachmuschel) nicht ausschließen lässt. Ferner wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 48 Vogelarten als Brutvögel und 42 Vogelarten als Gastvögel nachgewiesen. Für 50 weitere, bei den Begehungen nicht nachgewiesene Arten, wurden aufgrund der Lebens-

raumausstattung und der allgemeinen Verbreitungssituation zumindest gelegentliche Vorkommen im Untersuchungsgebiet als wahrscheinlich angesehen.

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 19 BNatSchG Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG), wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrecht erhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt.

Nicht unter das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben nicht signifikant erhöht (BVerwG, Beschluss vom 09.07.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 91). Da der Tatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG individuenbezogen ist und bei einer lebensnahen Betrachtung ein Kollisionsrisiko einzelner Exemplare geschützter Arten nie völlig auszuschließen ist, wäre der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Kraftfahrzeug erfüllt. Straßenbauvorhaben könnten stets und ausschließlich nur noch in Anwendung von § 42 Abs. 5 bzw. § 43 Abs. 8 BNatSchG zugelassen werden. Damit würden diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelungsgefüge als Ausnahme konzipierten Vorschriften zum Regelfall. Ihren strengen Voraussetzungen würde eine Steuerungsfunktion zugewiesen, für die sie nach der Gesetzssystematik nicht gedacht sind und die sie nicht sachangemessen erfüllen können. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zur Auslegung, dass der Tötungstatbestand nur erfüllt ist, wenn sich das Tötungsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzu beziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen Art werden (vgl. BVerwG, aaO).

Das in § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Dementsprechend geht die EU-Kommission in ihren Erläuterungen zum Artenschutz (Guidance document) davon aus, dass relevante (tatbestandsmäßige) Störungen zu konstatieren sind, wenn sie eine bestimmte Intensität, Dauer und Frequenz aufweisen und dadurch z. B. die Überlebenschancen oder der Brut- bzw. die Reproduktionserfolg gemindert wird. Punktueller Störungen ohne negativen Einfluss auf die Art (z. B. kurzfristige baubedingte Störungen außerhalb der Brutzeit) unterfallen hingegen nicht dem Verbot. Wir meinen zudem, dass in Anlehnung an die Rechtsprechung auch nicht jeder Verlust eines einzelnen Brutplatzes zwangsläufig die Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population bedeutet (vgl. BVerwG, Urt. v.

21.06.2006, 9 A 28.05 – juris, Rn. 45). Der Populationsbegriff ist wie eine Lebensgemeinschaft von Tieren derselben Art oder Unterart zu verstehen, die in generativen oder vegetativen Vermehrungsbeziehungen stehen. Das bloße Zählen von Köpfen würde diesem Populationsbegriff dagegen nicht gerecht. Dass einzelne Exemplare im Zuge der Verwirklichung eines Projekts verloren gehen, schließt unseres Erachtens nicht aus, dass die lokale Population als solche in ihrem Erhaltungszustand unverändert bleibt (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1073/04 – juris, Rn. 578).

Unbeachtlich ist, ob die Störungen durch direkt oder indirekt wirkende Projektauswirkungen verursacht werden. Dementsprechend wurden von uns auch indirekte Wirkfaktoren des Vorhabens, die zu einer Beunruhigung von Individuen führen können, untersucht. Darunter fallen Wirkungen wie Schall/Lärm, Licht, andere visuelle Effekte (z. B. Silhouettenwirkung) und Erschütterungen. Wir erfassen ferner unter dem Begriff des erheblichen Störens auch Verschlechterungen des Erhaltungszustandes der lokalen Population mobiler Arten (v. a. Vögel, Amphibien, Fledermäuse) durch Zerschneidungswirkungen. Dies kann z. B. der Fall sein, wenn Flugkorridore einer strukturgebundenen Fledermausart während der Jungenaufzucht oder Landlebensraum und Laichgewässer einer Amphibienart durch eine Straße neu zerschnitten werden und dadurch der Reproduktionserfolg der lokalen Population nachhaltig gemindert wird.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. D. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand ist der betroffene lokale Bestand der Art. Im Falle von Arten, die in Metapopulationen organisiert sind, stellt diese, soweit abgrenzbar, die Bezugsebene dar. Zu beachten sind hier insbesondere auch die Verbundstrukturen und Interaktionsmöglichkeiten der einzelnen Teilpopulationen. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. Eine besondere Bedeutung kommt Habitatbereichen zu, die eine Schlüsselstellung für den lokalen Bestand bzw. die Individuen einnehmen (Schlüsselhabitate). Solche Bereiche spielen im Lebenszyklus eine besonders wichtige Rolle und sind i.d.R. nicht ersetzbar. Beispielsweise benötigen Spechte neben den Bruthöhlen auch weitere Höhlen, die z. B. als Schlafhöhle (Ruhestätte) oder für die Balz genutzt werden. Entscheidend ist letztendlich, ob die Funktionalität der Lebensstätte trotz des Eingriffs gewahrt bleibt.

Den Schutz von § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG genießen regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten auch während der Abwesenheit der Tiere. Dagegen entfällt der Schutz, wenn Fortpflanzungs- und Ruhestätten ihre Funktion endgültig verloren haben. Dies trifft z. B. auf Nester von Vögeln zu, die in jedem Jahr an anderer Stelle eine neue Brutstätte anlegen. Potenzielle Brutreviere sowie Nahrungshabitate und Wanderkorridore fallen grundsätzlich nicht in den Schutzbereich des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG (vgl. BVerwG, Urt. v. 11.01.2001, 4 C 6/00 - juris; BVerwG, B. v. 08.03.2007, 9 B 19.06 – juris; BVerwG, B. v. 13.03.2008, 9 VR 9/07 – juris, Rn. 39; BVerwG, Urt. v. 9.7.2008, 9 A 14.07 – juris, Rn. 100).

Eine Erteilung von Ausnahmen nach § 43 Abs. 8 BNatSchG für die nach Anhang IV der FFH-RL bzw. nach der V-RL geschützten Arten war aber nicht erforderlich. Aufgrund der Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung ist festzustellen, dass keine Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 - 4 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden.

Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von geschützten Tieren oder Vögeln erfolgt nicht. Aufgrund der kleinräumigen Verlegung der B 304 werden mögliche Risiken für untersuchte streng geschützte Tier- und

Pflanzenarten und europäische Vogelarten gegenüber den derzeitigen Zustand räumlich verlagert. Mögliche Konfliktbereiche bilden dabei die Querungsstelle der Kleinen Sur/Bahn sowie die kleinflächigen Eingriffe in Randbereiche des Ainringer Moors. Insbesondere kommt es bei den betroffenen Tierarten nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos. Betriebsbedingte Kollisionen durch Querung möglicher Wander- oder Flugrouten im Kreuzungsbereich von Bahnböschungen, Kleiner Sur und Bahnüberführung werden mittels Anlage einer biber- und fischottergerechten Fließgewässerunterführung (Maßnahme S 2) und mit Überflughilfen und Leitstrukturen minimiert (Maßnahme S 3). Eine Schädigung des Sumpfglanzkrauts und der Bachmuschel durch Schadstoffeinleitung in Fließgewässer werden durch die Straßensentwässerung und die Ableitung über Regenrückhaltebecken vermieden (Maßnahme G 4). Mögliche Lärm- und Störwirkungen der Straße werden durch die wesentlich stärkeren Vorbelastungen der in hoher Dammlage verlaufenden Bahnstrecke Rosenheim - Freilassing überprägt. Auf die genaue Darstellung der Maßnahmen S 1 - S 3 und G 4 in Unterlage 10, 10.2a und 10.4 wird verwiesen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat noch eine nähere Untersuchung gefordert, wie sich eine nochmalige Durchschneidung der natürlichen Gegebenheiten in West-Ost-Richtung auf Amphibien auswirkt. Wir halten dies in Übereinstimmung mit dem Vorhabensträger nicht für sinnvoll, da nach den nachvollziehbaren speziellen Untersuchungen zum Artenschutz nennenswerte Amphibienvorkommen im Umfeld des Bauvorhabens nicht festgestellt werden konnten. Kleine Vorkommen der Arten Kammolch, Kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch, Springfrosch und Moorfrosch befinden sich weiter östlich im Bereich der Salzachauen. Auch bei der Gelbbauchunke konnte kein aktueller Kartierungsnachweis im Auswirkungsbereich des Bauvorhabens erbracht werden. Die Gelbbauchunke wurde nur im Kernbereich des Ainringer Moores registriert. Aufgrund der Entfernung zu den Nachweisorten und der Vorname konfliktvermeidender Maßnahmen bei nicht auszuschließenden Wanderbewegungen im Kreuzungsbereich Kleine Sur (Schutzmaßnahme S2) werden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

Auf die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung der betroffenen Arten in Unterlage 10.4 wird hiermit verwiesen.

3.3.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.4.1 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 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. Sofern eine Art nach Anhang IV der Richtlinie 92/43 EWG betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen der Art in ihrem natürlichen

Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein. 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 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).

3.3.5.4.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Die Vermeidung von Beeinträchtigungen umfasst Minimierungs- und Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 5) sowie Schutzmaßnahmen (S 1 - S 3). Es wird insofern auf die Ausführungen in diesem Beschluss (B.2.1.5) und die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht und die Lagepläne zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 10, 10.1a) verwiesen.

3.3.5.4.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Die vorgesehene Verlegung und der Ausbau der B 304 stellen gem. Art. 6 BayNatSchG einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, welcher erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen in den Naturhaushalt verursacht. Am schwersten wiegen die Eingriffe in den naturnahen Moorrandbereich des Ainringer Moores. Die Trasse verläuft weitgehend auf empfindlichen Moorböden, die ein hohes Biotopentwicklungspotential besitzen und auch für den Wasserrückhalt von besonderer Bedeutung sind. Es kommt zu unmittelbarer Veränderung und dem Verlust dieser ökologisch wertvollen Lebensräume. Ferner wird durch die Baumaßnahme der Biotopwert kurz- und mittelfristig wiederherstellbarer Feucht- und Gehölzbiotope infolge Verkleinerung verändert bzw. geht verloren. Hinzu kommt der Eingriff in das Landschaftsbild durch technische Überbauung. Wie in den Unterlagen 10 und 10.1a 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+000 bis Bau-km 1+000)
Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Grünlandflächen/Überbauung und Versiegelung eines Gewässerbegleitgehölzes (ca. 1,22 ha)

- Konfliktbereich K 2 (Bau-km 1+000 bis Bau-km 1+670):
Versiegelung von Grünland und Überbauung mit Beeinträchtigung artenreicher Feuchtbiotope und Gehölzbestände (ca. 2,83 ha)
- Konfliktbereich K 3 (Bau-km 1+670 bis Bau-km 2+325):
Versiegelung landwirtschaftlich intensiv genutzter Grünlandflächen (ca. 0,44 ha)

3.3.5.4.4 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 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen "besonders schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Insgesamt sind für die durch das Bauvorhaben ausgelösten Eingriffe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einer Fläche von insgesamt 3,92 ha erforderlich.

Aus den Planungsvorgaben Landesentwicklungsprogramm, dem Regionalplan Südostoberbayern, dem Landschaftsplan der Gemeinde Ainring, des Arten- und Biotopschutzprogrammes und dem Renaturierungskonzept „Ainringer Moos“ wurde für den zu betrachtenden Landschaftsausschnitt ein landschaftliches Leitbild formuliert, das als Rahmen für das in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehene erforderliche Kompensationskonzept dient:

- Sicherung und Weiterentwicklung der charakteristischen Niedermoorlandschaft des Ainringer und Peracher Mooses
- Besondere Berücksichtigung der wichtigsten Biotopstrukturen
- Charakteristische Moorvegetation (Moorwald mit Unterwuchs, einschließlich angrenzender Nass- und Streuwiesen)
- Feuchtbiotopkomplex zwischen B 304 und Rossbach bei Abfalder

- Einbindung des Straßenbauwerks in die Landschaft unter Berücksichtigung aller Straßenverkehrsteilnehmer

Im Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung und im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 10 und 10.2a) sind die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Einzelnen dargestellt. Hierauf nehmen wir Bezug.

Als Ausgleichsmaßnahme ist die Maßnahme A1 „Waldneuschaffung bei Mühlreit, Sukzessionsflächen“ mit Erstaufforstung durch Arten des Waldmeister-Tannen-Buchenwaldes auf einer intensiv genutzten Grünlandfläche und die Entwicklung von Krautsäumen entlang der Waldmäntel in einem Umfang von ca. 0,4 ha vorgesehen. Ziel der Maßnahme zum Ausgleich der Eingriffe in Grünlandflächen sind die Absicherung des Landschaftsschutzgebietes Peracher Moos, die Vergrößerung vorhandenen Biotopstrukturen, die Schaffung von Vernetzungsstrukturen und eine Aufwertung des Landschaftsbildes durch natürliche Landschaftselemente.

Die schwerwiegenden Eingriffe in den Randbereich des Moorwaldes des Ainringer Moores mit empfindlichen, ökologisch wertvollen Biotopstrukturen (Biotop 179) bei Bau-km 1+500 sind dagegen nach Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG nicht ausgleichbar, weil derartige Bestände in planungsrelevanten Zeiträumen nicht wiederhergestellt werden können. Es handelt sich um Flächen in einem Umfang von ca. 2,06 ha. Auch die Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum möglichst ähnlich und gleichwertig gewährleisten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Als Ersatzmaßnahme ist die Maßnahme E „Gestaltung neuer Lebensräume auf der Ersatzfläche südlich der Ortschaft Straß“ in einem Flächenumfang von 3,5 ha (davon anrechenbar 2,1 ha) vorgesehen. Ziel der Maßnahme ist die Schaffung neuer ökologischer Lebensräume für Pflanzen und Tiere, die Vernetzung einzelner Biotoptypen und die Schaffung eines Ökokontos für verschiedene Straßenbauvorhaben. Folgende Maßnahmen sind dazu vorgesehen:

- Extensivierung von Grünland
- Abgrabung eines Magerstandortes
- Anlage eines Erdwalles mit Strauchanpflanzung
- Neuschaffung von Hecken und Einzelbäumen
- Gründung einer Feuchtwiese

Mit den planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen A1 und E zum Naturhaushalt werden die Eingriffe, insbesondere die in das Landschaftsschutzgebiet „Ainringer Moos“, nach Art. 6a Abs. 1 Satz 4 und Satz 5 BayNatSchG ausgeglichen bzw. in sonstiger Weise kompensiert. Die Maßnahmen entsprechen dem planerischen Leitbild und werten den Landschaftsraum auf. Die Maßnahmen sind so geplant, dass sowohl die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gesichert als auch der typische Charakter der Niedermoorlandschaft neu gestaltet bzw. wiederhergestellt wird und auch das Landschaftsbild aufgewertet bzw. neu gestaltet wird. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden bereits nach kurzer Zeit für die nach europäischem und nationalem Recht geschützten Tier- und Pflanzenarten neue Lebensräume sein. Durch die Vernetzung der einzelnen Biotoptypen wird die ökologische Funktionalität im Landschaftsraum aufrechterhalten und gesichert.

Die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 19 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG bzw. Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG entfällt. Nach Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG darf ein Eingriff, in dessen Folge Biotope zerstört werden, die für die dort wildlebenden Tiere und

wildwachsenden Pflanzen der nur nach nationalem Recht streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, auch nur zugelassen werden, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist. Die artenschutzfachliche Untersuchung (Unterlage 10.4) hat insofern ergeben, dass durch das geplanten Bauvorhaben keine streng geschützten Tier- und Pflanzenarten, die nicht bereits nach Anhang IV der FFH-RL oder i. S. v. Art. 1 V-RL geschützt sind, durch das Bauvorhaben betroffen werden. Solche Arten sind im Auswirkungsbereich des Bauvorhabens nicht nachgewiesen worden. Eine Zerstörung von Lebensräumen dieser Arten i. S. des Art. 6a Abs. 2 S. 2 BayNatSchG ist daher auszuschließen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 12a und 12.1) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

3.3.5.4.4 Einwendungen zum Natur- und Landschaftsschutz

Die erhobene Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V. an der Lage der Ausgleichsfläche A1 teilen wir nicht. Eine behauptete Störung durch den Museumsbahn- bzw. Erholungsbetrieb und eine gravierende Trennungswirkung für die Tier- und Pflanzenarten steht in keinem Zusammenhang mit dem hier planfestgestellten Bauvorhaben. Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land hat insofern ebenfalls keine naturschutzfachlichen Einwände erhoben.

Die Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e. V. auf die Festsetzung weiterer Ausgleichsflächen (z. B. entsiegelte Flächen der bisherigen Verbindungsstraße bis zum Wasserlauf der Sur) bzw. zusätzlicher Ausgleichsmaßnahmen gemäß der Studie „Moore als Vogellebensräume (z. B. Unterbrechung des Hauptdammes, Betretungsverbot für die Kernzone, Hundeanleingebot) im Kernzonenbereich des Ainringer Moores wird zurückgewiesen. Es besteht zwischen dem beantragten Bauvorhaben und dessen Auswirkungen auf Natur und Landschaft und den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Renaturierung des Schutzgebiets Ainringer Moos kein direkter Sachzusammenhang. Den Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wird durch die umfangreichen landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Einbindung der Trasse in die Landschaft Rechnung getragen. Die Kompensationsmaßnahmen sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 10 und 10.2a) ausführlich beschrieben.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat außerdem an der Ersatzmaßnahme E kritisiert, dass darauf eine Vielzahl unterschiedlicher Biotoptypen und Biotopstrukturen kombiniert würden und eine Beschränkung auf weniger Biotoptypen auf dafür größeren Flächen als wirkungsvoller angesehen. Wir erachten das Ersatzmaßnahmenkonzept des Vorhabensträgers für sachgerecht. Die auf der Fläche u. a. vorgesehenen Trocken- und Magerstandorte sind im vorliegenden Naturraum eher selten und

daher aus naturschutzfachlicher Sicht ebenfalls von erheblicher Bedeutung. Das Konzept wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land abgestimmt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat weiterhin vorgeschlagen, die vorgesehenen Feuchtwiesen am östlichen Rand des Waldes bei Hort miteinander zu verbinden. Dabei sollte eine Feuchtwiese auf dem Grundstück Fl. Nr. 731 samt Pufferzonen neu geschaffen werden. Ferner wurden ein 200 m breiter dünger- und pestizidfreier Streifen am Rand des Moorwaldes und die Wiederaufnahme der Mahd von Streu- und Nasswiesen gefordert. Wir können den Vorhabensträger nicht zur Umsetzung dieser zusätzlichen fachlichen Maßnahmen verpflichten, da die Eingriffe in Natur und Landschaft mit dem oben dargestellten planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzflächenkonzept abgedeckt sind.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Bei der Trassenführung wird der Rossbach (BWV lfd. Nr. 1 bei Bau-km 0+410) und die Kleine Sur (BWV lfd. Nr. 2 bei Bau-km 1+182, BW Nr. 2a bei Bau-km 1+190) mit Brückenbauwerken überquert. Die Kleine Sur mit Seitenbächen ist ein Gewässer III. Ordnung, das in der Rechtsverordnung der Regierung von Oberbayern vom 07. April 1989 über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern unter Nr. 387 aufgeführt ist. Zudem sind kurz vor Einmündung des Rossbaches in die Kleine Sur zwei Verrohrungen des Rossbaches (Durchmesser 800 mm), eine Feldwegüberführung und die Überführung der B 304 geplant. Nach Art. 59 Abs. 1 und Abs. 2 BayWG ist für die Querungen über die Kleine Sur und den Rossbach und die geplanten Verrohrungen daher eine Anlagengenehmigung erforderlich, welche im Einvernehmen mit der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land unter wasserfachlichen Gesichtspunkten unter Beachtung der Nebenbestimmungen unter A.3.2 erteilt werden kann und durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Das Überschwemmungsgebiet der Kleinen Sur wird an seiner engsten Stelle durchschnitten, dort wo bereits jetzt das Brückenbauwerk der Deutschen Bahn AG über die Kleine Sur und die Gemeindeverbindungsstraße steht. Der Abflussquerschnitt der Kleinen Sur wird durch den Bau der neuen Bundesstraßenbrücke über die Kleine Sur verringert. Der vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein geforderte Freibord von 50 cm kann aufgrund des bereits vorhandenen Brückenbauwerks der Bahn nicht eingehalten werden. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein war bei der Vorentwurfsaufstellung hiermit einverstanden, wies jedoch ausdrücklich auf die Überflutungsgefahr der Bundesstraße beim 100-jährlichen Hochwasser hin. Es wird jetzt ein Freibord von 41 cm erreicht. Um eine ausreichende Hochwassersicherheit zu erreichen, hat der Vorhabensträger in seiner Planung den Bau eines Wildholzrechens oberhalb der Brückenbauwerke vorgesehen. Für den Lastfall HQ 100 wird ohne eine Verklausung des Rechens gegenüber dem bestehenden Zustand keine Anhebung der Wasserspiellagen mehr bewirkt. Die Überschwemmungsgebietsausdehnung wird nur bei einer Verklausung des Rechens durch die Baumaßnahme geringfügig vergrößert. Der natürliche bestehende Retentionsraum bleibt aber erhalten bzw. wird nicht nachteilig verändert. Damit sind laut Aussage des Wasserwirtschaftsamts Traunstein keine negativen Auswirkungen des Straßenbaues auf die Hochwassersicherheit mehr zu besorgen. Die Untersuchung der hydraulischen Auswirkungen ergab, dass durch die Straßenbauplanung und der Errichtung eines Wildholzrechens die Strömungssituation nur lokal verändert wird. Die Schubspannungsbelastung wird

im unmittelbaren Anströmbereich des Wildholzrechens an der Eisenbahnbrücke erhöht. Um Schäden an Bauwerken und eine Bodenerosion zu verhindern, werden die Flächen mit erhöhter Schubspannungsbelastung durch Wasserbaustein planmäßig gesichert. Im Oberstrom und Unterstrom des Rechenbauwerkes besteht gegenüber dem Ist-Zustand keine erhöhte Erosionsbelastung für die Ufer und die durchströmten landwirtschaftlichen Flächen, die auf die Straßenbaumaßnahme zurückzuführen ist.

Im Zuge der Baumaßnahme kommt es zu Verlegungen des Rossbaches auf ca. 120 m Länge von Bau-km 0+395 bis Bau-km 0+500 und auf ca. 330 m Länge von Bau-km 0+520 bis Bau-km 0+820. Diese vorgesehenen Verlegungen des Rossbaches stellt einen Gewässerausbau dar, der gem. § 31 WHG einer Genehmigung bedarf. Eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit ist durch die Verlegungen nicht zu erwarten. Die straßenbedingten Verlegungen stellen einen planfeststellungsbedürftigen Vorgang nach § 31 WHG, Art. 58 BayWG dar, welcher durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird.

Ferner wird ein bestehender Entwässerungsgraben auf ca. 105 m Länge von Bau-km 0+870 bis Bau-km 0+975 geringfügig verlegt. Dieser Entwässerungsgraben ist wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung.

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

3.3.6.2 Begründungen der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Das im Bereich von Bau-km 0+200 bis 0+300 im Einschnittbereich anfallende Oberflächenwasser wird über muldenförmige Straßenabläufe in eine Rohrleitung geleitet, die zu einem bereits bestehenden Regenklär- und Rückhaltebecken (BWV lfd. Nr. 21, Bau-km 0+316) führt und von dort in den Rossbach geleitet. Das Regenklär- und Rückhaltebecken wurde schon bei der Planung des Bauabschnittes Straß - Niederstraß dafür ausgelegt, auch das Wasser aus dem oben genannten Bereich aufzunehmen und mit Bescheid des Landratsamtes Berchtesgadener Land vom 29.11.2004, Az. 340.7-632-4, wasserrechtlich genehmigt. Eine Änderung dieser wasserrechtlichen Genehmigung in diesem Planfeststellungsbeschluss ist daher nicht notwendig.

Zwischen Bau-km 0+300 bis 0+405 wird eine Mulde zur Versickerung von oberflächlich ablaufendem Niederschlagswasser bei zur Straße hin geneigtem Gelände in den Untergrund angelegt (BW. Verz. lfd. Nr. 20). Ein Überlauf über ein Rauhbett in den Rossbach ist vorgesehen.

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

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

Die Gestattung kann gemäß §§ 7 und 7a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land hat ihr Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in einem Umfang von ca. 4,6 ha Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Zum jetzigen Zeitpunkt kann noch nicht abschließend beantwortet werden, ob für die Zusammenlegung landwirtschaftlicher Flächen ein vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg angeregtes Flurbereinigungsverfahren sinnvoll ist. Dies könnte auch im Rahmen des Grunderwerbs auf freiwilliger Basis erfolgen.

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. Auf den ungehinderten Fortbestand des öffentlichen Wegenetzes besteht zudem kein Rechtsanspruch (vgl. Art. 17 Abs. 1 BayStrWG).

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Haupterwerbsbetriebe sind nicht erkennbar und wurden im Verfahren auch nicht vorgetragen.

3.3.8 Städtebauliche Belange

Die Wahl der Trasse trägt den künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Gemeinde Ainring Rechnung und berücksichtigt deren vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung. Die Randbereiche der Bebauung können nach der Verlegung der Bundesstraße ortsplanerisch gestaltet werden. Die Erschließung der Ortsteile ist durch die neuen Zufahrten künftig problemlos möglich.

3.3.9 Wald

Durch die geplante Baumaßnahme werden im Planfeststellungsabschnitt Waldflächen von insgesamt 0,18 ha für die Versiegelung am Nordrand des Ainringer Moores in Anspruch genommen. Betroffen ist ein stabiler Waldrand, der überwiegend aus Weiden, Traubenkirschen, Eschen, Birken und Aspen mit Holunder besteht. Dabei handelt es sich um Waldflächen mit besonderer Bedeutung (Biotop Moorwald, Immissionsschutzwald). Wir können die Verlegung der B 304 unter Berücksichtigung

der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit trotz dieser Eingriffe zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme (C.3.2). Die Eingriffe in Waldflächen sind unvermeidbar und können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle waldrechtliche Versagungsvoraussetzungen oder ein Entgegenstehen anderer Rechtsvorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen nach § 8 BNatSchG i. V. m. Art. 6ff BayNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Die für die Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG umfasst.

Die durch die Baumaßnahme bedingten Waldverluste können nach Ansicht der Fachbehörden unter Beachtung der unter A.3.7 festgesetzten Nebenbestimmungen wieder ausgeglichen bzw. ersetzt werden. Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne von Art. 6a Abs. 1 und 3 BayNatSchG Flächen zur natürlichen Waldentwicklung vorgesehen. Es wird dabei u.a. mit der Maßnahme E 1,0 ha Laubmischwald südlich Straß neu begründet.

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

3.3.10 Fischerei

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

3.3.11 Denkmalschutz

Das Vorhaben konnte auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bekannte Bodendenkmäler betroffen sind und darüber hinaus das gesamte Planungsgebiet als archäologische Verdachtsfläche anzusehen ist. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Auf die Ausführungen unter C.3.2 wird verwiesen. Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen (A.3.9) vorgesehenen Maßgaben.

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

3.3.12 Sonstige öffentliche Belange

3.3.12.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über deren Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.3.10 wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat ferner zugesichert, dass noch vor Baubeginn eine Besprechung mit allen vom Bauvorhaben betroffenen Ver- und Versorgungsunternehmen zur weiteren Koordinierung und Klärung von Fragen zur konkreten Bauausführung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgt.

Der Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe hat im Verfahren die Verlegung einer neuen Wasserversorgungsleitung für die Ortsteile Winkel, Mühlreit und Gessenhart in den Radweg entlang der neuen B 304 und weitere Maßnahmen für einen geplanten Ausbau des Leitungsnetzes (Notverbindung bei Mühlreit) verlangt. Der Vorhabensträger hat dem grundsätzlich zugestimmt. Eine nähere Regelung muss außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens erfolgen, da kein Zusammenhang mit dem hier planfestgestellten Bauvorhaben besteht.

Der Vorhabensträger hat der Erdgas Südbayern GmbH im Verfahren zugesichert, bei eventuellen erforderlichen Umlegungsmaßnahmen notwendige Wegrechte bzw. eventuelle Rechtsnachfolgen privatrechtlich außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit betroffenen Grundstückseigentümern zu regeln.

3.3.12.2 Belange der Deutschen Bahn AG

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

Die Deutsche Bahn AG hat die Beseitigung des Bahnübergangs „Anrufschanke Adelstetten - ca. 700 m östlich des bestehenden Bundesstraßenübergangs“ (Bahn-km 78,831) im vorliegenden Planfeststellungsverfahren gefordert. Dieses Vorhaben ist als Gemeinschaftsmaßnahme mit der Gemeinde Ainring im Zusammenhang mit dem Ausbau des bisherigen Geh- und Radweges von Mühlreit in Richtung Freilassing im Abschnitt Mühlreit bis zur Anrufschanke Adelstetten als öffentlicher Feld- und Waldweg mit Aufweitung der bisher vorgesehenen Geh- und Radwegunterführung (Bahn-km 78,232) zu einer Wirtschaftswegunterführung geplant. Diese Planung sei fälschlicherweise in den Planfeststellungsunterlagen nur nachrichtlich eingetragen. Wir lehnen diese Forderung ab. Die Beseitigung eines weiteren Bahnüberganges steht nicht im notwendigen Regelungszusammenhang mit dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren. Als Folgemaßnahmen nach Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG kommen nur Anlagen für Überwege, Ersatzstraßen bzw. Wege in Betracht, die durch die vorliegende Baumaßnahmen ursächlich veranlasst werden. Für die Auflassung

dieses Bahnüberganges ist zu gegebener Zeit ein gesondertes Verfahren durch den zuständigen Vorhabensträger beim Eisenbahn-Bundesamt zu beantragen.

Im Vorgriff dazu hat aber der Vorhabensträger nach Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG, dem Landratsamt Berchtesgadener Land und dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein in seiner Planung gemäß Vereinbarung vom 27.07.2009/19.08.2009 die Aufweitung der Geh- und Radwegunterführung bei Bahn-km 78,232 der Strecke 5703 Rosenheim - Freilassing (BW. Nr. 3 (BWV lfd. Nr. 12) zu einer Wirtschaftswegunterführung mit einer lichten Weite von 5,50 m und einer lichten Höhe von 4,20 m vorgesehen. Die Ausführungsplanung und die konkrete Bauausführung erfolgt durch die Deutsche Bahn AG.

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

Der Vorhabensträger hat zugesichert, die von der Deutschen Bahn AG im Verfahren eingebrachten Regelungen über Sicherungsmaßnahmen und Unfallverhütung zur Vermeidung von Personen- und Sachschäden bei Arbeiten im Gleisbereich selbst zu beachten und in den Vertrag mit dem Bauausführenden aufzunehmen.

Die Erstellung eines Erschütterungsgutachtens können wir dem Vorhabensträger ohne einen konkreten Nachweis für dessen Notwendigkeit nicht auferlegen. Auch das Eisenbahn-Bundesamt hat eine solche Forderung nicht erhoben.

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

3.3.12.3 Verkehrliche Belange

Die Polizeidirektion Traunstein hat im Verfahren die Errichtung einer beleuchteten Schwerverkehrskontrollstelle angeregt. Wir lehnen dies ab, da zukünftig für die Polizei die Möglichkeit besteht, den Schwerverkehr von der B 304 neu über den Anschluss und die künftige Gemeindeverbindungsstraße (abgestufte B 304) zum Lagerhaus Raiffeisen auszuleiten und dort verkehrssicher zu kontrollieren. Die näheren Modalitäten hat die Polizei mit dem zukünftigen Straßenbaulastträger außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens abzustimmen.

Ein Einwender hat in der Ortsdurchfahrt Straß die Vornahme einer Geschwindigkeitsüberwachung vom Vorhabensträger verlangt. Es wird darauf hingewiesen, dass dies nicht im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben steht und folglich auch nicht Regelungsgegenstand diese Planfeststellungsverfahren sein kann. Zudem liegt die Geschwindigkeitsüberwachung in der Zuständigkeit der Polizei.

3.4 Private Einwendungen

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

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

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwender in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Gemeinde Ainring, in welcher der Planfeststellungsbeschluss öffentlich ausliegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden einsichtnehmenden Einwendern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Gemeinde Ainring mitgeteilt.

3.4.1.1 Flächenverluste, sonstige Nachteile

Für den Bau der B 304 (Straßenflächen, Bankett- und Böschungsflächen, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) werden insgesamt ca. 6,31 ha Fläche aus Privateigentum dauerhaft benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, dauernde und vorübergehende Nutzungsbeschränkung, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu diesen bereits oben behandelten Themen. Existenzgefährdungen durch Flächenverlust sind nach der Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg nicht ersichtlich und wurden im Verfahren auch nicht eingewandt.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt auch für den Kauf von Restflächen oder einen eventuellen Entschädigungsanspruch für die Inanspruchnahme von Pachtflächen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Vorhabensträger sich auf Vorschlag des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg grundsätzlich bereit erklärt hat, die Flächenverluste durch freiwilligen Flächentausch und Erwerb von unwirtschaftlichen Restflächen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens nach Möglichkeit zu minimieren oder zu beheben.

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter A.3.4 und C.3.3.4.1 behandelt. Ferner sind weitere Auflagen zur Wahrung von Interessen privater Betroffener zur Sicherstellung der Feldbahnbetriebung und verkehrssicheren Erschließung einer Zufahrt unter A.6.1 festgesetzt.

3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

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

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

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

3.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

3.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Die landwirtschaftlichen Wege wurden so geplant, dass die betroffenen Flächen, wenn auch teilweise über Umwege, weiterhin zu erreichen sind. Diesbezügliche Einwände auf unveränderte Beibehaltung einer günstigen Verkehrsbeziehung mit dem öffentlichen Wegenetz weisen wir zurück. Es besteht kein rechtlicher Anspruch darauf, dass jeweils die kürzeste öffentlich-rechtliche Wegebeziehung zwischen zwei Zielen unverändert für die Zukunft fortbesteht.

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

§ 8a Abs. 4 FStrG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Das Straßenrecht begründet somit keinen Anspruch auf immer gleich bleibenden Anschluss an das öffentliche Straßennetz und den Fortbestand günstiger Verkehrsbeziehungen, sofern im Übrigen eine ausreichende Verbindung mit dem öffentlichen Wegenetz gegeben ist (vgl. auch Art. 17 Abs. 2, 3 BayStrWG). Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes.

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

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

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

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

liegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.1.2.5 Dränagen

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

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

Belastungen durch Lärm, Staub und Abgase während der Bauausführung lassen sich nicht völlig vermeiden und sind daher hinzunehmen. Insbesondere eine Verschmutzung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus, ist nicht zu erwarten und die agrarische Nutzung dieser Flächen ist durchaus möglich. Der Vorhabensträger wird Belästigungen so weit wie möglich reduzieren.

Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss unter A.3.4.3 unter Beachtung der Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich zu reduzieren.

3.4.1.2.7 Überschwemmung bzw. Vernässung von Grundstücken

Verschiedene Einwender haben im Verfahren die Befürchtung erhoben, dass sich durch das Bauvorhaben das Überschwemmungsgebiet der "Kleinen Sur" erheblich verkleinere und dadurch eine erhöhte Gefahr für bebaute Grundstücke vor Überschwemmungen entstehe. Der Vorhabensträger hat auf diese Einwendung hin die Auswirkungen der Abflussverhältnisse der Kleinen Sur durch das Bauvorhaben mit einem Berechnungsmodell durch das Ingenieurbüro AquaSoli überprüfen lassen. Nach dem Modell ergeben sich im Vergleich des Planfall mit dem jetzigen Bestand annähernd gleiche Überschwemmungsgrenzen und folglich keine signifikanten Unterschiede bei der Hochwassersituation. Um die ausreichende Hochwassersicherheit und damit verbundene Verkehrssicherheit im Zuge der B 304 neu zu gewährleisten, hat der Vorhabensträger in seiner Planung den Einbau eines Stabrechens (Wildholzrechens) mit rechtsseitiger Hochwasserentlastung im Oberstrom der Brückenbauwerke vorgesehen. Die Feststoffrückhaltung am Rechen erfolgt nur bei Hochwasserabflüssen. Bei Mittelwasserabflüssen liegen die Rechenstäbe außerhalb des Abflussquerschnittes. Für den Lastfall HQ 100 ohne Verklauung des Rechens wird gegenüber dem Ist-Zustand keine Anhebung der Wasserspiegellagen bewirkt. Der Hochwasserabfluss erfolgt durch das Rechenbauwerk und die Hochwasserentlastungsanlage. Der Lastfall (Rechen mit Verklauung) bewirkt eine Wasserspiegelanhebung nach Oberstrom. Die Überschwemmungsgebietausdehnung vergrößert sich dadurch aber nur geringfügig. Der bestehende natürliche Retentionsraum bleibt somit erhalten bzw. wird nicht nachteilig verändert. Damit ergeben sich keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat keine Einwände gegen das Bauvorhaben erhoben. Auf die Ausführungen unter C.3.3.6.1 wird verwiesen. Eine Eigentumsgefährdung infolge Überschwemmungsschäden ist durch die Baumaßnahme daher nicht zu besorgen.

Die Entwässerung der B 304 erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbau-technik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat die Planung als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A.4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt.

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

3.4.1.2.10 Wertminderung

Verschiedene Einwender haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahmen einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwender eine Wertminderung für ihr Grundstück geltend machen und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangen, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

3.4.1.2.11 Schadensersatz

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

3.4.1.2.12 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind durch den Vorhabensträger wieder zu rekultivieren (A.3.5.5). Soweit dennoch Ertragseinbußen und Minderungen verbleiben, hat eine Regelung im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

3.4.2 Einzelne Einwender

3.4.2.1 Einwender 1001

Der Einwender hat sich gegen die Unterbrechung der Feldbahnverbindung vom stillgelegten Torfwerk in Niederstraß zum Moorgebiet durch die neue Straßenführung gewendet und im Verfahren eine höhenfreie Kreuzung der neuen B 304 mit der ehemaligen Torfbahn gefordert. Der Vorhabensträger hat seine Planung daraufhin mit der 1. Tektur vom 29.08.2008 geändert. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 wird hiermit verwiesen.

3.4.2.2 Einwender 1002

Der Einwender hat sich gegen die Unterbrechung der Feldbahnverbindung vom stillgelegten Torfwerk in Niederstraß zum Moorgebiet durch die neue Straßenführung gewendet und im Verfahren eine höhenfreie Kreuzung der neuen B 304 mit der ehemaligen Torfbahn gefordert. Der Vorhabensträger hat seine Planung daraufhin mit der 1. Tektur vom 29.08.2008 geändert. Der Vorhabensträger wird die Befahrbarkeit der Feldbahntrasse im Kreuzungsbereich wieder sicherstellen. Auf die Nebenbestimmungen in A.6.1.1 und Ausführungen unter C.3.3.3.4 dieses Planfeststellungsbeschlusses wird hiermit verwiesen.

Die Forderung auf Schaffung einer zusätzlichen höhengleichen Überfahrt zur Fl. Nr. 765, Gemarkung Ainring, lehnen wir ab. Die vorhandene Zufahrt zur Fl. Nr. 765 wird über die neuen Gleise der Feldbahn geführt. Der Vorhabensträger beabsichtigt, den Kreuzungsbereich des Geh- und Radweges mit der Feldbahn aus Gründen der Verkehrssicherheit mit Vorrang für die Feldbahn zu regeln (Zeichen 201 „Andreaskreuz“ nach § 41 Abs. 2 Nr. 1a der StVO).

Die Fl. Nr. 749, Gemarkung Ainring, wird dagegen über eine direkte Zufahrt zur B 304 neu bei Bau-km 1+547 erschlossen.

3.4.2.3 Einwender 1003

Der Einwender hat sich gegen die Unterbrechung der Feldbahnverbindung vom stillgelegten Torfwerk in Niederstraß zum Moorgebiet durch die neue Straßenführung gewendet und im Verfahren eine höhenfreie Kreuzung der neuen B 304 mit der ehemaligen Torfbahn gefordert. Der Vorhabensträger hat seine Planung daraufhin mit der 1. Tektur vom 29.08.2008 geändert. Auf die Ausführungen unter C.3.3.3.4 wird hiermit verwiesen. Die Forderung auf Erstellung eines digitalen Geländemodells für den Bereich der Feldbahnstrecke vom Torfwerk bis zum Anfang des Moorgebietes auf Kosten des Vorhabensträgers wird von uns abgelehnt. Sie steht in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem hier festgestellten Bauvorhaben.

3.4.2.4 Einwender 1004

Der Einwender wendete sich gegen eine dauerhafte Inanspruchnahme von ca. 1995 m² und eine vorübergehende Inanspruchnahme von ca. 1210 m² aus der Fl. Nr. 995/3, Gemarkung Straß. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders für die durch den Straßenbau bedingten erforderlichen Flächeninanspruchnahmen ist notwendig und nicht weiter reduzierbar. Die vom Einwender geforderte Null-Variante kommt nicht in Betracht. Ein Ausbau auf Bestand ist nicht möglich, da die vorhandene Bebauung weder eine Über- noch eine Unterführung im Bereich der Eisenbahnkreuzung noch eine Verbreiterung der zu schmalen Fahrbahn zulässt (vgl. C.3.3.2). Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Der Einwender hat sich zudem als Eigentümer eines Anwesens in der Ortsdurchfahrt Straß gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet. Das Anwesen liegt in einiger Entfernung zu dem planfestgestellten Bauvorhaben und ist von diesem nicht betroffen. Die §§ 41 bis 43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV be-

schränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. In der Ortsdurchfahrt Straß selber findet aber kein Straßenneubau oder eine wesentliche Änderung der Bundesstraße statt.

Der Einwender hat im Verfahren ferner eine Lärmsanierung in der Ortsdurchfahrt Straß vom Vorhabensträger verlangt. Dies ist ebenfalls nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Der Vorhabensträger hat im Verfahren aber zugesichert, dass er nach Vorliegen der neuen DTV-Werte 2005 erneut in einer Lärmberechnung überprüfen werde, ob die Voraussetzungen für Lärmsanierungsmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt Straß gegeben sind. Der Vorhabensträger hat dies inzwischen überprüft und dem Einwender mit Schreiben vom 15.01.2009 mitgeteilt, dass die maßgebenden Grenzwerte für eine Lärmsanierung nicht überschritten werden. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei Lärmsanierungsmaßnahmen um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers handelt (vgl. unter C.3.3.4.1.4).

Im Übrigen wird hinsichtlich der erhobenen Einwendungen auf die obigen Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss, insbesondere unter C.3.2, C.3.3.3, und C.3.3.4.1, verwiesen.

3.4.2.5 Einwender 1005

Der Einwender hat sich gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärm- und Schadstoffimmissionen gewendet. Der Wegfall der Fahrzeugstaus am geschlossenen Bahnübergang und die Auslagerung des Durchgangsverkehrs aus den Ortsteilen Mühlreit und Winkeln reduziert die verkehrsbedingte Lärm- und Schadstoffbelastung der unmittelbaren Anwohner der B 304 alt deutlich. Das Wohngrundstück des Einwenders wird aufgrund des Bauvorhabens nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht werden bei dem Immissionsort eingehalten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am ungünstigsten Immissionspunkt im 1. Obergeschoss des Anwesens einen Tagwert von 56,2 dB(A) und einen Nachtwert von 48,9 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen damit deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum. An der zur Lärmberechnung verwendeten Verkehrsprognose des Vorhabensträgers gibt es nichts auszusetzen. Bei der Planung wurden Prognosewerte verwendet, die auch die aktuellen Verkehrszahlen, gewisse Verkehrsverlagerungen und weitere Entwicklungen wie z. B. in Freilassing oder Ainring (z. B. Bau des Globus-Marktes) berücksichtigen (vgl. C.3.3.4.1.3).

Lärmvorsorgemaßnahmen sind damit nicht erforderlich. Der Vorhabensträger wird Bepflanzungen entlang der B 304 neu entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan vornehmen (Unterlage 10.2a).

Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist ebenfalls nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme auch die luftschadstofffachliche Bewertung bestätigt (vgl. C.3.3.4.2).

Der Einwender wendet sich außerdem gegen den vom Vorhabensträger in der 1. Tektur vom 29.08.2008 geänderten Anschluss der zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuften B 304 alt an die neue B 304 westlich von "Winkeln Ost" bei Bau-km 0+646. Dadurch würden für die Einwohner von Mühlreit und Gessenhart erhebliche Umwege entstehen. Durch die Verlegung des Anschlusses der zukünftigen Gemeindeverbindungsstraße nach Westen und die Aufweitung der B 304 neu in diesem Bereich auf drei Fahrstreifen (Linksabbiegespur) und bessere Sichtweiten wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht. Es wird dabei nicht verkannt, dass dadurch für die Anwohner von Mühlreit und Winkeln Ost in Fahrtrichtung Freilassing und Thundorf, insbesondere aber auch für die südlich der Bahnlinie ihre Felder bestellenden Landwirte, gewisse Umwege entstehen. Wir räumen hier aber dem Belang der höheren Verkehrssicherheit den Vorrang ein. Zudem können Anlieger auf den unveränderten Fortbestand einer bestehenden öffentlichen Wegebeziehung

nicht vertrauen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.2.3 verwiesen.

Im Übrigen wird hinsichtlich der erhobenen Einwendungen (Ausbau auf Bestand, Wertminderung) auf die obigen Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss, insbesondere unter C.3.2, C.3.3.3, C.3.3.4.1 und C.3.4.1, verwiesen.

3.4.2.6 Einwender 1006

Der Einwender wendete sich gegen durch den Straßenbau bedingte Flächeninanspruchnahmen und damit verbundene Folgeschäden wie Durchschneidungen. Es werden aus der Fl. Nr. 748/2 ca. 2770 m² dauerhaft und ca. 1755 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 751 ca. 2270 m² dauerhaft und ca. 1265 m² vorübergehend, aus Fl. Nr. 749 ca. 165 m², aus Fl. Nr. 746/4 ca. 15 m², aus Fl. Nr. 746/12 ca. 125 m² und aus Fl. Nr. 748/3, alle jeweils Gemarkung Ainring, ca. 75 m² dauerhaft für das Bauvorhaben beansprucht. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders ist für die durch den Straßenbau bedingten erforderlichen Flächeninanspruchnahmen notwendig und nicht weiter reduzierbar. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs und der Folgeschäden sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleiben dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die verkehrssichere Erschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke des Einwenders wird über das übrige öffentliche Wegesystem sichergestellt. Die Zufahrt südlich der Bahnunterführung zur Fl. Nr. 748/2, Gemarkung Ainring, des Einwenders erfolgt über einen Anschluss an die neue B 304 (Bau-km 1+260, 1+257). Die vorhandene Feldzufahrt mit Brücke über die Kleine Sur wird ersetzt und ca. 40 m flussaufwärts neu gebaut. Die Grundstücke Fl. Nr. 748/3 und Fl. Nr. 751, jeweils Gemarkung Ainring, werden über einen öffentlichen Feld- und Waldweg an die neue Gemeindeverbindungsstraße Thundorf angeschlossen (Bau-km 0+045 links). Die dadurch entstehenden Umwege von ca. 1470 m sind insofern unvermeidbar und hinzunehmen. Zudem können Anlieger auf den unveränderten Fortbestand einer bestehenden öffentlichen Wegebeziehung nicht vertrauen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.2.3 verwiesen.

Ein Teilstück der Gemeindeverbindungsstraße (Länge 50 m) südlich der B 304 neu wird zum öffentlichen Feld- und Waldweg zurückgebaut und bei Bau-km 0+048 an die Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit-Thundorf angeschlossen. Der Forderung des Einwenders auf einen Anschluss des Teilstückes der Gemeindeverbindungsstraße Mühlreit-Thundorf (zwischen der B 304 alt und der B 304 neu) an die neue B 304 im Bereich der bestehenden Eisenbahnüberführung kann aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtweiten) und des dafür erforderlichen privaten Flächenbedarfs nicht nachgekommen werden. Das Teilstück der Gemeindeverbindungsstraße zwischen der B 304 alt und der B 304 neu wird zurückgebaut und rekultiviert.

Hinsichtlich der Befürchtung des Einwenders, dass sich durch das Bauvorhaben das Überschwemmungsgebiet der "Kleinen Sur" erheblich verkleinere und dadurch eine erhöhte Gefahr für seine Grundstücke vor Überschwemmungen entstehe, wird auf die Ausführungen unter C.3.4.1.2.7 verwiesen. Zusammenfassend ergeben sich nach den Ermittlungen des Vorhabensträgers keine negativen Auswirkungen auf die vorhandene Bebauung bzw. diese Gestaltungsfläche G5. Der bestehende natürliche Retentionsraum bleibt erhalten bzw. wird nicht nachteilig verändert. Diese Einschätzung wird vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein geteilt.

Der Vorhabensträger hat ferner im Verfahren zugesichert, dafür Sorge zu tragen, dass die Funktionsfähigkeit aller tangierten Entwässerungseinrichtungen (Gräben/Dränagen) aufrechterhalten wird. Es wird auf die Ausführungen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter C.3.4.1.2.5 und C.3.4.1.2.11 verwiesen.

Die Bewirtschaftung bzw. Pflege der Ausgleichs- und Ersatzflächen (A1 und E1) wird durch den Vorhabensträger nach Abschluss der Landschaftsbauarbeiten sichergestellt (z. B. Landwirte, Maschinenring, Landschaftspflegeverband).

Im Übrigen wird hinsichtlich der erhobenen Einwendungen (Geh- und Radwegeverbindung nach Thundorf, Umwege, Wertminderung bzw. Entschädigung, Überschwemmung) auf die sonstigen Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss, insbesondere unter C.3.3.3, C.3.3.4.1 und C.3.4.1, verwiesen.

3.4.2.7 Einwender 1007

Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders für die durch den Straßenbau bedingte erforderliche Flächeninanspruchnahme von 190 m² dauerhaft aus Fl. Nr. 746/14, Gemarkung Ainring, und von 785 m² dauerhaft und 420 m² vorübergehend aus Fl. Nr. 793, Gemarkung Ainring, ist notwendig und nicht weiter reduzierbar. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Dies gilt auch für die Frage nach Ersatzland. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.1 und C.3.4.1.2.2 verwiesen. Der Vorhabensträger hat erklärt, sich nach Möglichkeit im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen um Tauschflächen zu bemühen.

Der Einwender hat sich gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet. Das Wohngrundstück wird aber nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht werden bei dem Immissionsort eingehalten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am ungünstigsten Immissionspunkt im 1. Obergeschoss des Anwesens einen Tagwert von 55,6 dB(A) und einen Nachtwert von 48,3 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen damit deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum. Bei der Lärmberechnung wurden auch die topografischen Bedingungen (Gelände, Bahndamm) berücksichtigt. Lärmvorsorgemaßnahmen werden daher nicht erforderlich.

Die Forderung nach einer Berücksichtigung der Gesamtlärmbelastung wegen der Verlegung der Gemeindeverbindungsstraße führt zu keinem anderen Ergebnis beim Lärmschutz. Zwar sind für die Berechnung der Lärmschutzansprüche nach der 16. BImSchV keine Summenpegel zu bilden, jedoch können gemäß der Rechtsprechung des BVerwG die Summenpegel aus mehreren Verkehrswegen dann nicht völlig unberücksichtigt bleiben, wenn sie zu einer Gesundheitsgefährdung führen. Demnach darf durch den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrswege wurde die Gesamtlärmbelastung durch den Vorhabensträger ermittelt. Auch nach der Summenberechnung aus den Lärmanteilen der B 304 und der Gemeindeverbindungsstraße liegen bei dem betroffenen Anwesen die Lärmpegel mit maximal 55,9 dB(A) bei Tag und bei 48,4 dB(A) (Süd 1.OG) weit unterhalb der für Lärmsanierungsmaßgebenden Grenzwerte von 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bei Mischgebieten. Gesundheitsgefährdungen sind daher auszuschließen.

Im Übrigen wird hinsichtlich der erhobenen Einwendungen (Verlegung Gemeindeverbindungsstraße, Wertminderung, Überschwemmung) auf die obigen Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss, insbesondere unter C.3.3.3, C.3.3.4.1 und C.3.4.1, verwiesen.

3.4.2.8 Einwender 1008

Der Einwender hat sich gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet. Das Wohngrundstück wird aber nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht werden bei dem Immissionsort eingehalten. Die vom

Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärm-berechnung hat am ungünstigsten Immissionspunkt im 1. Obergeschoss des Anwesens einen Tagwert von 57,3 dB(A) und einen Nachtwert von 50,0 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen damit deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1 wird verwiesen. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

3.4.2.9 Einwender 1009

Der Einwender ist in seinem Grundeigentum betroffen. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 810/3, Gemarkung Straß, werden ca. 1465 m² dauerhaft beansprucht. Der Einwender hat um Tauschland (z. B. nördliche Bereiche der Fl. Nr. 992 und 995) gebeten, da der westlich zum Einschleifer gelegene Restbereich zwischen Bau-km 0+555 und 0+650 vom restlichen Grundstück abgetrennt werden soll, und so unwirtschaftlich werde. Der Eingriff in das Grundeigentum ist erforderlich und nicht weiter reduzierbar. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Dies gilt auch für die Frage nach einem Tauschgrundstück. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.1 und C.3.4.1.2.2 verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren zugesichert, die Möglichkeit von Tauschland im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zu prüfen.

Der Einwender hat sich gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet. Das Wohngrundstück wird aber nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht werden bei dem Immissionsort eingehalten. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärm-berechnung hat ungünstigsten Immissionspunkt im 1. Obergeschoss des Anwesens einen Tagwert von 55,9 dB(A) und einen Nachtwert von 48,5 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen damit deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Der Einwender fordert zusätzliche Zufahrten zur Fl. Nr. 810/3, Gemarkung Straß, von der B 304 neu (Bau-km 0+805 und 1+075). Wir lehnen dies aus Verkehrssicherheitsgründen ab. Zudem wird das landwirtschaftliche Grundstück des Einwenders derzeit über bestehende Feldzufahrten im Zuge der B 304 alt bei Str.-km 73,830, 74,010 und direkt vom Hof bei Str.-km 74,090 erschlossen. Diese Zufahrten bleiben bestehen. Künftig wird auch eine Zufahrt bei Str.-km 73,830 zu einem Teilstück der Fl. Nr. 810/3 an die zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg abgestufte B 304 alt angeschlossen. Zur weiteren Erschließung des westlichen Teils der Fl. Nr. 810/3 ist daneben eine neue Feldzufahrt an dem Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße Winkeln Ost (BWV lfd. Nr. 5) vorgesehen, die ebenfalls der Erschließung eines Teilstücks der Fl. Nr. 992, Gemarkung Straß, dient. Die Erschließung ist damit sichergestellt. Im Unterschied zu den Fl. Nr. 992 und 995/3, Gemarkung Straß, auf die der Einwender Bezug nimmt, können diese nur über direkte Zufahrten zur B 304 neu erschlossen werden. Der Einwender kann sich wegen des anders liegenden Sachverhalts nicht darauf berufen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.2.3 verwiesen.

Der Einwender hat außerdem eine Verlegung des zurzeit bestehenden Grenzgrabens zwischen Bau-km 0+975 und 1+075 an den Böschungsfuß der neuen B 304 gefordert. Der Vorhabensträger wird nur den Graben zwischen Bau-km 0+870 und 0+975 überbauen und an den Böschungsfuß der B 304 neu verlegen (BWV lfd. Nr. 26). Weitere Grabenverlegungen, die durch die Straßenbaumaßnahme nicht veranlasst sind, können dem Vorhabensträger aber nicht auferlegt werden.

Im Übrigen wird hinsichtlich der erhobenen Einwendungen (Verlegung Gemeindeverbindungsstraße, Geh- und Radwegeverbindung nach Thundorf, Wertminderung, Erwerb von Teilflächen der alten B 304, BWV lfd. Nr. 3) auf die obigen Ausführungen

in diesem Planfeststellungsbeschluss, insbesondere unter C.3.3.3, C.3.3.4.1 und C.3.4.1 verwiesen.

3.4.2.10 Einwender 1010

Der Vorhabensträger stellt durch seine Planung die Erschließung des Anwesens des Einwenders sicher. Insofern wird hinsichtlich der erhobenen Einwendungen (Ausbau auf Bestand, Zufahrt nach Winkeln (West) und Anbindung an die Hofzufahrt) auf die obigen Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.2 und C.3.3.3.4 verwiesen.

3.4.2.11 Einwender 1011

Der Einwender ist in seinem Grundeigentum betroffen. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 946, Gemarkung Straß, werden ca. 6095 m² dauerhaft und 2580 m² vorübergehend, aus der Fl. Nr. 940, Gemarkung Straß, ca. 440 m² dauerhaft, aus der Fl. Nr. 932, Gemarkung Straß, ca. 270 m² dauerhaft und aus der Fl. Nr. 986 ca. 2830 dauerhaft und 200 m² vorübergehend beansprucht. Der Eingriff in das Grundeigentum ist erforderlich und nicht weiter reduzierbar. Der Einwender hat im Verfahren die Aufrechterhaltung der Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 986, Gemarkung Straß, gefordert. Diese würde zukünftig wegen der geplanten Verlegung des Rossbaches und einer naturschutzfachlichen Ausgleichs-, Gestaltungsmaßnahme abgetrennt werden. Der Vorhabensträger hat seine Planung daraufhin geändert. Die B 304 alt wird in diesem Bereich zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuft. Die bestehende Zufahrt bleibt bestehen und wird verlängert und über den zu verlegenden Rossbach geführt. Die vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen werden ebenfalls angepasst und stehen der Anlage einer Grundstückszufahrt nicht entgegen. Die Erschließung der Fl. Nr. 986 bleibt damit wie bisher gesichert.

3.4.2.12 Einwender 1012

Der Einwender wendet sich gegen den in der 1. Tektur vom 29.08.2008 geänderten Anschluss der zur Gemeindeverbindungsstraße abgestuften B 304 alt an die neue B 304 westlich von "Winkeln Ost" (Bau-km 0+646). Dadurch würden für die Einwohner von Mühlreit und Gessenhart erhebliche Umwege entstehen. Durch die Verlegung des Anschlusses der zukünftigen Gemeindeverbindungsstraße nach Westen und die Aufweitung der B 304 neu in diesem Bereich auf drei Fahrstreifen (Linksabbiegespur) und bessere Sichtweiten wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht. Es wird dabei nicht verkannt, dass dadurch für die Anwohner von Mühlreit und Winkeln Ost in Fahrtrichtung Freilassing und Thundorf, insbesondere aber auch für die südlich der Bahnlinie ihre Felder bestellenden Landwirte, gewisse Umwege entstehen. Wir räumen hier aber dem Belang der höheren Verkehrssicherheit den Vorrang ein. Die Erschließung der Anlieger ist aber weiterhin über das übrige Wegesystem sichergestellt. Zudem können Anlieger auf den unveränderten Fortbestand einer bestehenden öffentlichen Wegebeziehung nicht vertrauen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.2.3 verwiesen.

3.4.2.13 Einwender 1013

Der Einwender hat sich gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet und die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Das Wohngrundstück wird aber nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Am Anwesen kommt es durch die Baumaßnahme zu einer deutlichen Lärminderung (maximal 9,6 dB(A)). Die Lärmberechnung hat am ungünstigsten Immissionspunkt im 1. Obergeschoss des Anwesens einen Tagwert von 51,9 dB(A) und einen Nachtwert von 44,5 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

3.4.2.14 Einwender 1014

Der Einwender forderte als Vollerwerbslandwirt für die Eingriffe in sein Grundeigentum zum Ausgleich die Bereitstellung von Ersatzland. Der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders für die durch den Straßenbau bedingte erforderliche dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 1700 m² aus Fl. Nr. 527 und von ca. 2765 m² aus der Fl. Nr. 532, jeweils Gemarkung Straß, ist notwendig und nicht weiter reduzierbar. Die endgültige Abwicklung des Grunderwerbs ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten. Dies gilt auch für die Frage nach Ersatzland. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.1 und C.3.4.1.2.2 verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren zugesichert, sich nach Möglichkeit im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen um die Bereitstellung von Ersatzland zu bemühen.

Der Einwender hat sich außerdem gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet, da die Trasse der B 304 neu zukünftig näher an seinem Anwesen verlaufe. Das Wohngrundstück im Bereich der Ausbaustrecke ist nur einer leichten Lärmzunahme unter der nach § 1 Abs. 2 Satz. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV maßgebenden Grenze von 3 dB(A) ausgesetzt (maximal 1,6 dB(A)). Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für korrekt befundene Lärmberechnung hat am ungünstigsten Immissionspunkt im Obergeschoss des Anwesens einen Tagwert von 53,9 dB(A) und einen Nachtwert von 46,6 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen damit auch deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten für den Tag- und Nachtzeitraum. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Der Einwender forderte ferner, dass seine Zufahrt zur neuen Bundesstraße nicht zu steil und sicher befahrbar ausgestaltet werde. Der Vorhabensträger hat daraufhin im Verfahren zugesichert, das Längsgefälle des neuen Anschlusses so zu errichten, dass ein problemloses Befahren für landwirtschaftliche Fahrzeuge ermöglicht wird.

Der Einwender befürchtet Entwässerungsprobleme auf seinen Grundstücken Fl.Nr. 532 und 527, jeweils Gemarkung Straß, durch die Lage der neuen Trasse, die Durchschneidung von Dränagen und das neue Brückenbauwerk über den Rossbach. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, dafür Sorge zu tragen, dass die Funktionsfähigkeit aller tangierten Entwässerungseinrichtungen aufrechterhalten wird. Das Brückenbauwerk über den Rossbach ist ausreichend groß dimensioniert. Ferner wird durch den Vorhabensträger am tiefsten Punkt des betroffenen Wiesengrundstücks ein Durchlass unter der neuen B 304 angelegt, um anfallendes Geländewasser in den Rossbach zu leiten (BWV lfd. Nr. 3). Im Übrigen wird auf die Ausführungen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter C.3.4.1.2.5, C.3.4.1.2.7 und C.3.4.1.2.11 verwiesen.

3.4.2.15 Einwender 1015

Der Einwender wendet sich gegen die Gestaltung der Eisenbahnüberführung im Bereich Mühlreit wegen der Entstehung erheblicher Umwege für die Einwohner von Mühlreit und Gessenhart, die dann zukünftig erst im Bereich Winkeln auf die B 304 neu auffahren können. Ferner hat der Einwender gefordert, dass die für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Schüler in der Nähe des jetzigen Bahnüberganges in Richtung Freilassing geplante Bahnunterführung als neue Straßenverbindung zur B 304 auch für die Bewohner von Mühlreit und Gessenhart benutzt werden dürfe. Die Umgestaltung der Eisenbahnüberführung ist erforderlich. Es wird nicht verkannt, dass dadurch für die Anwohner von Mühlreit und Gessenhart in Fahrtrichtung Freilassing, insbesondere aber auch für die südlich der Bahnlinie ihre Felder bestellenden Landwirte, gewisse Umwege entstehen, die sich aber nicht vermeiden lassen. Die Erschließung der Anlieger ist weiterhin über das übrige öffentliche Wegesystem sichergestellt. Zudem können Anlieger auf den unveränderten Fortbestand einer bestehenden öffentlichen Wegebeziehung nicht vertrauen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter

C.3.4.1.2.3 verwiesen. Da der notwendige Zusammenhang mit der planfestgestellten Bundesfernstraße fehlt, können wir dem Vorhabensträger auch nicht verpflichten, dass der bestehende Geh- und Radweg Richtung Mühlreit zu einem öffentlichen Feld- und Waldweg ausgebaut wird.

3.4.2.16 Einwender 1016

Der Einwender wendet sich gegen die Gestaltung der Eisenbahnüberführung im Bereich Mühlreit wegen der Entstehung erheblicher Umwege für die Einwohner von Mühlreit und Gessenhart, die dann zukünftig erst im Bereich Winkeln auf die B 304 neu auffahren können. Ferner hat der Einwender gefordert, dass die für landwirtschaftliche Fahrzeuge und Schüler in der Nähe des jetzigen Bahnüberganges in Richtung Freilassing geplante Bahnunterführung als neue Straßenverbindung zur B 304 auch für die Anwohner von Mühlreit und Gessenhart benutzt werden dürfe. Die Umgestaltung der Eisenbahnüberführung ist erforderlich. Es wird nicht verkannt, dass dadurch für die Anwohner von Mühlreit in Fahrtrichtung Freilassing, insbesondere aber auch für die südlich der Bahnlinie ihre Felder bestellenden Landwirte, gewisse Umwege entstehen, die sich aber nicht vermeiden lassen. Die Erschließung der Anlieger ist weiterhin über das übrige öffentliche Wegesystem sichergestellt. Zudem können Anlieger auf den unveränderten Fortbestand einer bestehenden öffentlichen Wegebeziehung nicht vertrauen. Es wird in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen in diesem Planfeststellungsbeschluss unter C.3.4.1.2.3 verwiesen.

Der Einwender hat sich außerdem gegen das Bauvorhaben wegen befürchteter Lärmimmissionen gewendet, da die Trasse der B 304 neu zukünftig näher an seinem Anwesen verlaufe.

Das Wohngrundstück wird aber nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Am Anwesen kommt es durch die Baumaßnahme zu einer deutlichen Lärminderung (maximal 8,9 dB(A)). Die Lärmberechnung hat am Anwesen einen Tagwert von 52,4 dB(A) und einen Nachtwert von 45,0 dB(A) ergeben. Diese Lärmwerte liegen deutlich unter den vorgegebenen Grenzwerten der 16. BImSchV von 64 dB(A) bei Tag und 54 dB(A) bei Nacht. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Daher können wir den Vorhabensträger nicht zur Errichtung eines natürlichen Lärmschutzwalles in nördlicher Richtung mit dem verfügbaren Aushubmaterial verpflichten.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der Bundesstraße B 304 Traunstein - Freilassing mit Beseitigung des Bahnüberganges bei Mühlreit von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, erfolgt die Widmung der Verlegungsstrecke der B 304 von Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+110 nach § 2 Abs. 6 FStrG in diesem Planfeststellungsbeschluss, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden.

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.

4. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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

Hinweis:

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Ainring zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 20.08.2009

Deindl
Oberregierungsrat