

Aktenzeichen: 32-4354.1-A8-027

## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**BAB A 8 München – Salzburg:  
Neubau der Talbrücke Bergen;  
Betr.-km 96,276 mit Anschluss an Bestand;  
Bau-km von 95+680 bis 96+940,751.**

**München, 05. Mai 2009**

## Inhaltsverzeichnis

<b>A Entscheidung</b>	<b>6</b>
1. Feststellung des Plans	6
2. Festgestellte Planunterlagen	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.4 Verkehrslärmschutz	9
3.5 Landwirtschaft	10
3.6 Denkmalschutz	10
3.7 Bestimmungen zum Schutz der Eisenbahnanlagen und des Bahnbetriebs	11
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	11
4.1 Gegenstand / Zweck	11
4.2 Plan	11
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	11
4.3.1 Einleitungsmengen	12
4.3.2 Herstellung	12
4.3.3 Betrieb und Unterhaltung	12
4.3.4 Anzeigepflichten	12
5. Straßenrechtliche Verfügungen	12
6. Entscheidungen über Einwendungen 6.1	13
6.1 Anordnungen im Interesse von Gemeinden	13
6.2 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	13
6.3 Zurückweisungen	14
7. Sofortige Vollziehbarkeit	14
8. Kostenentscheidung	14
<b>B Sachverhalt</b>	<b>15</b>
1. Beschreibung des Vorhabens	15
2. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	15
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	15
<b>C Entscheidungsgründe</b>	<b>18</b>
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	18
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	18
1.2 Verzicht auf eine Erörterung	18
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	19
2. Materiell-rechtliche Würdigung	19

<b>2.1</b>	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b>	<b>19</b>
<b>2.2</b>	<b>Planrechtfertigung</b>	<b>20</b>
<b>2.3</b>	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b>	<b>20</b>
2.3.1	Planungsvarianten	21
2.3.2	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)	21
2.3.2.1	Trassierung	21
2.3.2.2	Querschnitt	22
2.3.3	Immissionsschutz / Bodenschutz	23
2.3.3.1	Verkehrslärmschutz	23
2.3.3.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.	23
2.3.3.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	24
2.3.3.1.3	Verkehrslärberechnung	24
2.3.3.1.4	Ergebnis	25
2.3.3.2	Schadstoffbelastung	27
2.3.3.3	Bodenschutz	27
2.3.4	Naturschutz- und Landschaftspflege	27
2.3.4.1	Verbote	27
2.3.4.2	Berücksichtigung der Naturschutzbelange	30
2.3.4.3	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	31
2.3.4.3.1	Eingriffsregelung	31
2.3.4.3.2	Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	31
2.3.4.3.3	Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen	32
2.3.4.3.4	Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung	33
2.3.5	Gewässerschutz	36
2.3.5.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	36
2.3.5.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	37
2.3.6	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	38
2.3.7	Denkmalschutz	38
2.3.8	Sonstige öffentliche Belange	39
	Träger von Versorgungsleitungen	39
<b>2.4</b>	<b>Private Einwendungen</b>	<b>39</b>
2.4.1	Einwender Nr. 1000	40
2.4.1.1	Beeinträchtigung der Hofstelle	40
2.4.1.1.1	Flächenverlust	40
2.4.1.1.2	Verkehrsbehinderungen auf der Gemeindeverbindungsstraße	43
2.4.1.2	Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Felder infolge der geplanten Entwässerung	45
2.4.1.3	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen	46
2.4.1.3.1	Verschattung	46
2.4.1.3.2	Verlärmung	48
2.4.1.3.3	Spritzwasser- und Staubschutz	50
2.4.1.3.4	Fremdenverkehr/Mieteinnahmen	50
2.4.1.4	Existenzgefährdung infolge aller Auswirkungen der Planung	51
2.4.1.5	Ersatzlandbereitstellung	51
2.4.1.6	Umwege	51
2.4.1.7	Nachteile durch Bepflanzung	52
2.4.1.8	Vertretungskosten	52
<b>2.5</b>	<b>Gesamtergebnis</b>	<b>53</b>
<b>2.6</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen</b>	<b>53</b>
<b>3.</b>	<b>Sofortige Vollziehbarkeit</b>	<b>53</b>
<b>4.</b>	<b>Kostenentscheidung</b>	<b>54</b>
	<b>Rechtsbehelfsbelehrung</b>	<b>54</b>
	<b>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</b>	<b>55</b>
	<b>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung</b>	<b>55</b>

## Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

Aktenzeichen: 32-4354.1-A8-027

**Vollzug des FStrG;  
BAB A 8 München – Salzburg,  
Neubau der Talbrücke Bergen;  
Betr.-km 96,276 mit Anschluss an Bestand;  
Bau-km von 95+680 bis 96+940,751.**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

#### **1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Neubau der Talbrücke Bergen mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

#### **2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1:100.000
3	Übersichtslageplan	1:25.000
6	Querschnitt	1:100
7.1	Lageplan	1:1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
8 Bl. 1	Höhenplan (Fahrtrichtung Salzburg)	1:2.000/200
8 Bl. 2	Höhenplan (Fahrtrichtung München)	1:2.000/200
8 Bl. 3	Höhenplan (AS Bergen Nordseite)	1:1.000/100
8 Bl. 4	Höhenplan (AS Bergen Südseite)	1:1.000/100
11.1	Luftbild zur Lärmberechnung	1:2.000
11.2	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	

12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil ohne Anlage 3 sowie Ergänzung zur Anlage 3)	
12.2 Bl. 1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:1.000
12.2 Bl. 2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:1.000
12.3 Bl. 1	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000
12.3 Bl. 2	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000
13.1	Lageplan Entwässerung	1:2.000
13.2	Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen	
13.3	Querschnitte Entwässerungsanlagen	1:250
14.1 T	Grunderwerbsplan	1:1.000
14.2.1 T	Grunderwerbsverzeichnis	
14.2.2 T	Grunderwerbsverzeichnis	
14.2.3	Grunderwerbsverzeichnis	

Nachrichtlich beigefügt sind folgende Unterlagen:

Unterlage 10:	Bauwerksskizze
Anlage 3 zu Unterlage 12.1 einschl. deren Ergänzung:	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung
Unterlage 14.1:	Grunderwerbsplan
Unterlagen 14.2.1 und 14.2.2:	Grunderwerbsverzeichnisse
Unterlage 16	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Der Nokia Siemens Networks Österreich GmbH, Erdberger Lände 26, A-1031 Wien, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an dem Lichtwellenleiter mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass der Siemens AG Österreich vor Beginn der Bauarbeiten eine schriftliche Grabungsmeldung vorzulegen ist. Dabei sind folgende Mindestfristen einzuhalten:

- zwei Wochen vor Bautätigkeit im Nahbereich der Kabelanlage
- vier Wochen vor erforderlichen Verlegungen des Kabelschutzrohrs (ohne direkte Arbeiten am Lichtwellenleiter)
- acht Wochen vor Verlegungen mit erforderlicher direkter Kabelmanipulation.

3.1.3 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Kolbermoor und Eggenfelden, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Dabei ist insbesondere auf die aus Gründen des Personenschutzes und der Versorgungssicherheit notwendige Abschaltung der betroffenen 20-kV-Freileitung und die dadurch notwendige Herstellung einer provisorischen Ersatzversorgungsleitung zu achten.

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. Eine Annäherung an die Leiterseile ist mit Lebensgefahr verbunden. Es muss sichergestellt werden, dass Personen, Gerüste und Geräte einen ausreichenden Schutzabstand zu eingeschalteten Leitungen einhalten, der bei ausschwingenden Lasten, Trag- und Lastaufnahmemitteln auch bei deren Bruch nicht unterschritten wird. Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten mit den einschlägigen Schutzvorschriften vertraut machen. Die E.ON Bayern AG hat auf DIN 57105/VDE 0105, Teil 1/7.83 Abschnitt 11.3 „Bauarbeiten und sonstige nichtelektronische Arbeiten“ hingewiesen. Arbeiten im Bereich der Schutzzone von 12 m beidseits der Freileitungssache sind vor ihrem Beginn mit der E.ON Bayern AG abzustimmen. Auf das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ wird hingewiesen.

3.1.4 Dem Zweckverband zur Wasserversorgung der Mühlener Gruppe, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.5 Der DB Systel GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Streckenfernmeldekanälen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Auf das „Kabelmerkblatt“ der DB Dienstleistungen Systel und das „Merkblatt Erdarbeiten in der Nähe Erdverlegter Kabel“ wird hingewiesen.

3.1.6 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, 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.

3.1.7 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens 3 Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

## **3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

3.2.1 Bei der Bauausführung ist auf die größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit soweit wie möglich zu vermeiden. Während der Schonzeit der im Rotmoosgraben vorkommenden Fischarten ist hierauf besonders zu achten.

3.2.2 Der Vorhabensträger haftet für Schäden, die den Fischereiberechtigten durch die Ausführung der Baumaßnahme entstehen.

- 3.2.3 Dem Vorhabensträger obliegt die Unterhaltung des „Rotmoosgrabens“ (Gewässer dritter Ordnung) insoweit, als dies zum Schutz der Autobahn als öffentliche Verkehrsanlage erforderlich (Art. 43 Abs. 4 BayWG) oder durch die Wasserbenutzungsanlagen der Autobahntwässerung bedingt ist (Art. 43 Abs. 3 BayWG).

### **3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

- 3.3.1 Die erforderliche Baufeldfreimachung durch Oberbodenabtrag darf nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit vorgenommen werden. Holzeinschlag in Wald- und Gehölzlebensräumen darf nur in der Zeit vom 01. Oktober bis 28./29. Februar durchgeführt werden.

- 3.3.2 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.3.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.

- 3.3.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

- 3.3.5 Art und Abstand von Bepflanzungen, die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgenommen werden, müssen so gewählt werden, dass bei Windbruch keine Bäume auf die Bahnanlagen bzw. in das Lichtprofil des Gleises fallen können. Der Mindestabstand ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitszuschlag von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Pflegemaßnahmen ständig zu gewährleisten.

### **3.4 Verkehrslärmschutz**

- 3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{StrO}$  von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

- 3.4.2 Die Planung für den künftigen mehrstreifigen Ausbau der A 8 hat sicherzustellen, dass auch im vorliegenden Planungsabschnitt - ohne dass es auf dessen bauliche Änderung ankommt - entsprechend den dann einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden.

- 3.4.3 Für das in der Unterlage 11.2 als anspruchsberechtigt vermerkte Gebäude besteht für das Dachgeschoß ein grundsätzlicher Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen. Das betreffende Wohngebäude ist in Unterlage 11.1 planerisch dargestellt. Der Immissionspunkt zeigt die zu schützende Gebäudeseite.

Es handelt sich um das Gebäude Ringstraße 14 in Enthal.

Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers vom 04.08.2008 besteht für das Gebäude Daxlberg 7 an der südlichen Gebäudeseite im ersten Obergeschoß ebenfalls Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Lärmschutzmaßnahmen.

Bezüglich Art und Umfang der Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV (BGBl 1997 I 172). Schallschutzmaßnah-

men im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbau-  
teilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern.  
Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen  
in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sau-  
erstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1  
der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

### **3.5 Landwirtschaft**

3.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstü-  
cke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Was-  
serabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßen-  
baulastträger zu beseitigen.

Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.

3.5.2 Der bei der Baumaßnahme anfallende Oberboden ist durch schonende Gewinnung  
und ordnungsgemäße Lagerung in einem für die Wiederverwendung brauchbarem  
Zustand zu erhalten.

3.5.3 Die vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sind  
nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in einen zur landwirtschaftlichen Nut-  
zung ordnungsgemäßen Zustand zu bringen. Bodenverdichtungen sind durch Auflo-  
ckerung zu beseitigen.

3.5.4 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.

3.5.5 Bei der Bepflanzung der Ausgleichsfläche A2 sind mindestens die Abstandsregelun-  
gen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist  
darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen  
entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schat-  
ten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt wer-  
den.

3.5.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

### **3.6 Denkmalschutz**

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

3.6.2 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege  
mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflä-  
chen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenk-  
määlern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmal-  
pflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf  
ein.

3.6.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von  
Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgra-  
bung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter  
Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaft-  
lichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten  
der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den ge-  
botenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen  
sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachli-  
cher Begleitung durchzuführen.

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 Vorhabens-träger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zustande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

### **3.7 Bestimmungen zum Schutz der Eisenbahnanlagen und des Bahnbetriebs**

3.7.1 Der Vorhabensträger hat mit der DB Netz AG vor Baubeginn eine Kreuzungsvereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz sowie eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen. Mit Bauarbeiten im Bereich der Bahnlinie München – Salzburg darf vor Abschluss der vorgenannten Vereinbarungen nicht begonnen werden. Der Vorhabensträger hat der Planfeststellungsbehörde den Abschluss der Vereinbarungen vor Baubeginn anzuzeigen.

In den Vereinbarungen sind insbesondere Regelungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Baustelle sowie des Eisenbahnbetriebs zu treffen. Insbesondere sind Sicherheitsabstände und Sicherheitsvorkehrungen gegenüber allen stromführenden Teilen nach VDE 0115 Teil 3, DB-Richtlinie 997.02 und GUV-R B 11 einzuhalten. Daneben sind alle anderen maßgebenden Unfallverhütungsvorschriften und Richtlinien der Deutschen Bahn AG einzuhalten.

3.7.2 Vor Arbeiten in der Nähe des Gefahrenbereichs der Gleise ist in Abstimmung mit der Deutschen Bahn eine Sicherheitsplanung zu erstellen.

3.7.3 Die Standsicherheit des Bahndamms/Einschnitt darf nicht beeinträchtigt werden.

3.7.4 Baumaschinen und Geräte sind so aufzustellen, dass sie nicht in den Gefahrenbereich der Gleise gelangen können. Die Standsicherheit aller Gerüste und Abdeckungen über und neben dem Gleisbereich ist sicherzustellen.

3.7.5 Es ist sicherzustellen, dass die Entwässerung der Brücke nicht freifallend über dem Gleisbereich erfolgt.

3.7.6 Bei allen Arbeiten (Neubau und Abbruch) ist stets zu gewährleisten, dass keine Gegenstände in den Gleisbereich fallen können.

3.7.7 Es ist sicherzustellen, dass die Unterstützungen der Autobahnbrücke im Bereich der unterführten Eisenbahn einem Anprall entgleister Schienenfahrzeuge standhalten. Einragungen in den Regellichtraum der Gleise (§ 9 EBO) sind dauerhaft auszuschießen.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Autobahn A 8 von km 95+680 bis km 96+940,751 und Geländewassers in den Untergrund bzw. in das oberirdische Gewässer „Rotmoosgraben“ erteilt.

### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

### **4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier-nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

#### 4.3.1 Einleitungsmengen

Die Einleitungsmenge in den „Rotmoosgraben“ von  $q_R = 15 \text{ l/(s*ha)}$  je Einleitungsstelle darf (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden.

#### 4.3.2 Herstellung

Sicker- und Rasenmulden sind mit mindestens 30 cm Oberboden auszuführen. Die Regenrückhaltebecken sind gemäß Arbeitsblatt A 117 ATV-DVWK-Regelwerk so zu bemessen und zu gestalten, dass Leichtflüssigkeiten zurückgehalten werden.

#### 4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Anlagen (Schlammeimer und Absetzanlagen) sind rechtzeitig zu räumen; das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf nicht 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.

#### 4.3.4 Anzeigepflichten

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

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

## 5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

### 5.1 **FStrG**

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

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlage Nr. 7.2) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlagen Nr. 7.1).

## 5.2 BayStrWG

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

## 6. Entscheidungen über Einwendungen 6.1 **Anordnungen im Interesse von Gemeinden**

Vor Baubeginn ist der Zustand der öffentlichen Straßen in der Straßenbaulast der Gemeinde Vachendorf, die für den Betrieb der Baustelle benutzt werden, zusammen mit Vertretern der Gemeinde Vachendorf festzustellen.

### 6.2 **Anordnungen im Interesse von Betroffenen**

#### 6.2.1 Allgemeine Anordnungen

##### 6.2.1.1 Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (Geräuschimmissionen – AVV Baulärm) vom 19.08.1970 sind einzuhalten.

Besonders lärmintensive Bautätigkeiten in der Nachtzeit zwischen 20 Uhr und 7 Uhr sind auf das Notwendigste zu beschränken. Über lärmintensive Bauarbeiten, die aus baubetrieblichen Gründen nicht unterbrochen werden können (z. B. Betonierarbeiten) und zu einer Überschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwerts um mehr als 5 dB(A) bzw. zu Spitzenpegeln von mehr als 20 dB(A) über diesem Wert führen, sind die betroffenen Bewohner in geeigneter Weise vorab zu informieren.

##### 6.2.1.2 Zum Schutz der Nachbarschaft vor nächtlichem Baulärm dürfen Abbrucharbeiten an der derzeit bestehenden Talbrücke nicht in der Nachtzeit zwischen 20 Uhr und 7 Uhr durchgeführt werden.

##### 6.2.1.3 Die für die Bauarbeiten verwendeten Baumaschinen müssen so beschaffen sein, dass sie keine Geräusche hervorrufen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

##### 6.2.1.4 Der erforderliche Baustellenverkehr für die Herstellung der Brückenüberbauten westlich der Bahnlinie (Schalen, Bewehren und Betonieren) hat soweit wie baubetrieblich möglich von der Autobahn aus zu erfolgen.

Der Baustellenverkehr, der für den Abbruch und die Herstellung der Brückenwiderlager und der Stützenreihe sowie für die Dammverbreiterung im Talgrund westlich der Bahnlinie München – Salzburg einschließlich der dafür notwendigen Begleit- und Sicherungsmaßnahmen erforderlich ist, hat soweit wie möglich unter Benutzung der Gemeindeverbindungsstraße, die zwischen dem Anschluss zur Staatsstraße St 2095 und dem Anschluss zur Kreisstraße TS 3 verläuft, zu erfolgen.

Die vorübergehend angelegte Umfahrung des Anwesens Schlecht 1 (Baustraße) darf nur genutzt werden, wenn eine ordnungsgemäße und gefahrlose Passage der Gemeindeverbindungsstraße zwischen den beiden Gebäuden Schlecht 1 und 2 nicht möglich ist (z.B. Transport von Baumaschinen, überlangem Baumaterial wie Bewehrung, Vorschubrüstung Überbau und Hilfsstützen).

6.2.2 Anordnungen im Interesse des Einwenders 1000

6.2.2.1 An den Gebäuden Schlecht 1 und 2 der Gemeinde Vachendorf ist gutachtlich eine Beweissicherung des Gebäudezustands vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahme durchzuführen. Je eine Ausfertigung der Gutachten ist dem Einwender 1000 zur Verfügung zu stellen. Schäden an den Gebäuden sind im nachgewiesenen Umfang zu entschädigen.

6.2.2.2 Schäden an der Photovoltaikanlage und an der landwirtschaftlichen Frucht in Folge von unzumutbaren Beeinträchtigungen durch den Baustellenbetrieb sind im nachgewiesenen Umfang zu entschädigen.

### **6.3 Zurückweisungen**

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

### **7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Die sofortige Vollziehung dieses Beschlusses wird angeordnet.

### **8. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

## **B Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Die Talbrücke Bergen liegt an der Bundesautobahn A 8 Ost bei km 96,276 zwischen den Anschlussstellen Bergen (km 95,9) und Schweinbach (km 98,55). Sie wurde im Jahr 1937 errichtet. Das Bauwerk weist erhebliche Schäden auf, die laut Angaben des Vorhabensträgers, die er auf ein Gutachten des Ingenieurbüros Dr.-Ing. Schütz vom 25.07.2003 stützt, so schwerwiegend sind, dass eine grundlegende Instandsetzung der Talbrücke weder aus technischer noch aus wirtschaftlicher Sicht empfehlenswert ist. Das Bauwerk muss dringend neu hergestellt werden. Derzeit sind Geschwindigkeitsbegrenzungen für Pkw und Lkw auf der Brücke angeordnet.

Der Neubau der Talbrücke Bergen erfolgt zweistufig. Zunächst wird nördlich der bestehenden Brücke um eine Bauwerkshälfte abgerückt die neue Brücke für die Fahrtrichtung München erstellt. Die Bundesautobahn muss daher in diesem Bereich den neuen Verhältnissen angepasst und dementsprechend neu trassiert werden. Die Anpassung an den Bestand beginnt im Bereich der AS Bergen bei km 95+680 und endet bei km 96+940,751. Die alte Brücke wird sodann abgebrochen und für die Fahrtrichtung Salzburg neu gebaut. Dadurch werden ebenfalls Anpassungsarbeiten an den Bestand erforderlich.

Die Baumaßnahme erstreckt sich insgesamt über eine Länge von 1.260 m. Die Breite des geplanten Straßenkörpers einschließlich Bankett beträgt 24,50 m (Regelfall, vgl. C.2.3.2.2). Die Breiten von Fahrstreifen und Mittelstreifen entsprechen denen eines RQ 29,5. Im Bereich der AS Bergen werden Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen in der erforderlichen Breite erstellt, ebenso eine Verteilerfahrbahn auf der Nordseite. Der Neubau der Talbrücke und die Anpassungsarbeiten an den Bestand sind so geplant, dass durch einen späteren Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrstreifen keine Veränderung in Lage, Höhe oder Breite erforderlich wird. Zunächst werden jedoch lediglich jeweils zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung markiert. Die Regenrückhaltebecken sind in ihrer Lage und Kapazität auch auf den späteren Autobahnausbau ausgelegt.

### **2. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen sieht für den Ausbau der Autobahn auf sechs Fahrstreifen im Bereich des Planfeststellungsabschnitts lediglich die Einstufung im weiteren Bedarf vor. Daher liegen konkrete Ausbaupläne noch nicht vor.

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 17.12.2007 beantragte die Autobahndirektion Südbayern, für den Neubau der Talbrücke Bergen das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 21.01.2008 bis 20.02.2008 bei der Verwaltungsgemeinschaft Bergen (Gemeinden Bergen und Vachendorf) und vom 28.01.2008 bis 27.02.2008 bei der Gemeinde Siegsdorf nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. In der Bekanntmachung der Verwaltungsgemeinschaft Bergen wurde als Ende der Einwendungsfrist der 05.03.2008 angegeben, in der Bekanntmachung der Gemeinde Siegsdorf der 12.03.2008.

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

- Gemeinde Bergen
- Gemeinde Vachendorf
- Gemeinde Siegsdorf
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Staatliches Bauamt Traunstein
- Vermessungsamt Traunstein
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bezirk Oberbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Bayer. Landesamt für Umwelt
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Verkehrspolizeiinspektion Traunstein
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Landesamt für Finanzen Dienststelle München - Immobilienverwaltung
- Archäologische Dienststelle Oberbayern - Nord
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Immobilien Freistaat Bayern
- DB Services Immobilien GmbH Niederlassung München
- Eisenbahn-Bundesamt
- Bayer. Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Zweckverband Wasserversorgung der Mühlener Gruppe
- Siemens AG Österreich
- Deutsche Telekom AG T-Com
- E.ON Bayern AG Steuerung, Kundencenter

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

Auf die Durchführung einer Erörterung wurde gemäß § 17a Nr. 5 FStrG verzichtet.

Nachdem wir dem anwaltlichen Vertreter zweier Einzeleinwender antragsgemäß Einsicht in weitere Verfahrensunterlagen gewährt hatten, boten wir Gelegenheit zu einem Gespräch über Fragen, die sich aus den Unterlagen ergeben haben. Das Gespräch fand am 15. September 2008 mit den Einwendungsführern, ihrem anwaltlichen Vertreter, Vertretern der Planfeststellungsbehörde, des Vorhabensträgers und des Wasserwirtschaftsamts Traunstein statt. Aus dem Gespräch heraus ergab sich für die beantragte Planung ein Erläuterungs- und Anpassungsbedarf.

Mit Datum vom 17.11.2008 wurden vom Vorhabensträger Tekturunterlagen eingereicht. Die tektierten Planunterlagen, ergänzende Erläuterungen zum Bauablauf und zu wasserrechtlichen Themen sowie eine Studie über die zu erwartende Verschattung der Anwesen der Einzeleinwender wurden ihrem anwaltlichen Vertreter zugesandt. Die geänderten Grunderwerbspläne und -verzeichnisse wurden zudem der DB Services Immobilien GmbH und einem weiteren, bisher nicht betroffenen Grundeigentümer zugesandt. Die beiden Gemeinden, deren Gebiet durch den geänderten

Gründerwerb berührt wurde, erhielten die vollständigen tektierten Planunterlagen zur Kenntnis. Die Regierung versandte die Unterlagen an sämtliche vorgenannte Verfahrensbeteiligte mit Schreiben vom 02.12.2008. Sie erhielten Gelegenheit, bis zum 23.12.2008 zu den geänderten Planunterlagen Stellung zu nehmen oder Einwendungen zu erheben. Es wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen und Einwendungen, die nach Ablauf dieser Frist bei der Regierung eingehen, ausgeschlossen sind und im Verfahren nicht weiter berücksichtigt werden.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

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

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

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

#### **1.2 Verzicht auf eine Erörterung**

Gemäß § 17a Nr. 5 FStrG haben wir auf die Durchführung einer Erörterung verzichtet. Grundlage dieser Entscheidung war unsere Prognose, dass ein Erörterungstermin weder das Abwägungsmaterial für die Planungsentscheidung erweitern oder vervollständigen, noch dass eine Einigung über die erhobenen Einwendungen erzielt werden könne (vgl. BVerwG, Urt. v. 24.07.2008, 4 A 3001.07, Rn. 32). Demgegenüber stand die Notwendigkeit der möglichst weitgehenden Verfahrensbeschleunigung wegen der dringenden Sanierungsbedürftigkeit der Brücke. Die Prognose beruhte auf der Sichtung aller im Verlaufe des Anhörungsverfahrens eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen sowie der Erwiderungen des Vorhabensträgers hierzu.

Die beteiligten Behörden, Träger öffentlicher Belange und Vereinigungen haben sich nicht grundsätzlich gegen die Planung ausgesprochen. Einwänden gegen die Planung ist der Vorhabensträger großteils mit entsprechenden Zusagen begegnet. Hinweise und Forderungen, die den Bauablauf und die Durchführung der Baumaßnahme betrafen, können der Ausführungsplanung überlassen werden, soweit ihnen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss abgeholfen wird. Andere Einwände betrafen die Anwendung strikten Rechts, worüber die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden hat, ohne dass ihr ein Abwägungsspielraum zusteht. Privateinwender wandten sich - mit Ausnahme von zwei Einzeleinwendern - ausschließlich gegen das der Planung zugrunde liegende Lärmschutzkonzept und forderten aktive Lärmschutzmaßnahmen. Ob § 41 BImSchG in Verbindung mit § 2 der 16. BImSchV den Bau aktiver Lärmschutzmaßnahmen erforderlich macht, ist eine Frage der Anwendung strikten Rechts, deren Beurteilung der Planfeststellungsbehörde obliegt. Nachdem der Vorhabensträger gegenüber der Regierung deutlich zum Ausdruck gebracht hat, keine freiwillige Lärmsanierung durchzuführen, war kein Raum mehr, über die Rechtsfrage

hinaus den Lärmschutz zu erörtern. Den Einwendungen zweier Einzeleinwender, die im Detail verschiedenste individuelle Betroffenheiten beinhalteten, ist der Vorhabensträger weitgehend durch entsprechende Zusagen entgegen gekommen. Darüber hinaus haben wir die Einwendungen in einem Gesprächstermin mit den beiden Einzeleinwendern und ihrem anwaltlichen Vertreter sowie weiteren Vertretern von Behörden diskutiert. Fragen über die Entschädigung wegen unmittelbarer Eingriffe in das Privateigentum sind in einem nachfolgenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren zu klären und wären als solche nicht in einem Erörterungstermin behandelt worden. Zu Fragen des strikten Rechts, das der Abwägung nicht zugänglich ist, war eine Erörterung ebenfalls nicht angezeigt.

### **1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für die Änderung eines Vorhabens, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne von § 3c Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Die Autobahn A 8 ist eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 und unterliegt als solche einer obligatorischen UVP-Pflicht gemäß § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG in Verbindung mit Nr. 14.3 der Anlage 1 zum UVPG. Die vorliegende Änderung der Autobahn im planfestgestellten Umfang führt indes nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Der Vorhabensträger hat die Umweltauswirkungen eingehend untersucht und in Unterlage 16 dargestellt, worauf verwiesen wird. Die Untersuchungen zeigen, dass es zu keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch kommen wird, denn die Änderung des Autobahnabschnitts bewirkt keine Veränderung des Verkehrsaufkommens. Die bereits bestehenden Belastungen hinsichtlich des Verkehrslärms und der Abgase bleiben auch unter Berücksichtigung der Verschiebung der Straßenachse um ca. 10 m nahezu unverändert. Die dauerhafte und vorübergehende Flächeninanspruchnahme zieht nur in geringem Umfang die Beeinträchtigung von Pflanzen, Tieren und Lebensräumen nach sich. Zwar kommt es zum dauerhaften Verlust von nicht wiederherstellbaren Niedermoorstandorten, jedoch nur auf Flächen, die bereits in der Beeinträchtigungszone der Autobahn liegen und nur in einer geringen Größenordnung von ca. 0,25 ha. Die Eingriffe können vollständig kompensiert werden. Die Neuversiegelung von Böden ist mit 0,47 ha gering. Für das Schutzgut Wasser ergibt sich durch die Änderung der Autobahn sogar eine Verbesserung, da die Entwässerung auf den neuesten technischen Stand gebracht wird. Relevante Beeinträchtigungen für die übrigen in § 2 Abs. 1 UVPG enthaltenen Schutzgüter ergeben sich durch die Änderung der Autobahn angesichts der bereits bestehenden Vorbelastung nicht.

Die in Nr. 14.3 bis 14.5 der Anlage 1 zum UVPG enthaltenen Größenwerte, bei deren Überschreitung eine obligatorische UVP-Pflicht besteht, werden weit unterschritten. Der Planungsbereich unterliegt bereits einer erheblichen Vorbelastung, die durch die Änderung nur unerheblich verstärkt wird. Insgesamt halten wir daher die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für nicht notwendig.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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

Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

## **2.2 Planrechtfertigung**

Das Vorhaben verfügt über die erforderliche Planrechtfertigung. Es dient dem Wohl der Allgemeinheit. Die Planung ist auf die Zielsetzung des Fernstraßengesetzes ausgerichtet und erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten (vgl. BVerwG, 9 VR 7/05, 01.04.2005 – juris, Rn. 5 m. w. N.). Der Neubau der Talbrücke Bergen dient der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn und ist zur Aufrechterhaltung des zusammenhängenden Bundesfernstraßennetzes geboten (vgl. §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG). Der Gutachter Dr.-Ing. Schütz hat im Auftrag der Autobahndirektion Südbayern den Zustand der Brücke erfasst und Schäden festgestellt, die eine Sanierung erforderlich machen. Insbesondere Schäden an der Stahlkonstruktion und am Beton wurden festgestellt. Das Ausmaß dieser Schäden ist nach gutachterlicher Einschätzung so groß, dass die Standsicherheit der Brücke erheblich eingeschränkt ist (vgl. Schütz, Schadensbeschreibung und Sanierungskonzept, Bauwerk BAB A 8, BW 160, km 96,276, Talbrücke Bergen vom 25. Juli 2003, B-Akt, Reg. 3). Die Autobahndirektion sah sich bereits veranlasst, kurzfristig bauliche Sicherungsmaßnahmen von nicht unerheblichem Ausmaß vorzunehmen. Daneben wurden die Fahrbahnen verengt und die zulässige Geschwindigkeit auf der Brücke für Pkw und Lkw erheblich eingeschränkt. Mit Hilfe dieser Sicherungsmaßnahmen können nach Einschätzung des Gutachters die Standsicherheit und die Verkehrssicherheit nur bis zum Jahr 2010 gewährleistet werden. Es besteht also dringender Handlungsbedarf.

Die Bundesautobahn A 8 München – Salzburg besitzt eine sehr hohe Verkehrsbedeutung sowohl für den deutschen als auch den europäischen Transitverkehr. Die Talbrücke Bergen ist nicht zuletzt für den transeuropäischen Güterverkehr von großer Wichtigkeit, denn eine Gewichtsbeschränkung auf der Brücke würde ein weiträumiges Ausweichen auf andere Autobahnen erforderlich machen. Um die langfristige Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindung zu gewährleisten, ist der Neubau der Talbrücke geboten. Zudem dient der Neubau der Sicherheit einer Vielzahl von Menschen, die täglich die Brücke über- oder unterqueren müssen.

Der Neubau ist auch im planfestgestellten Umfang vernünftigerweise geboten, um das zukünftige Verkehrsaufkommen leistungsfähig und sicher bewältigen zu können. Der sechsstreifige Ausbau der A 8 ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zwar erst im weiteren Bedarf enthalten. Ein Abwarten mit dem Neubau der Talbrücke bis zur vollständigen Umsetzung des sechsstreifigen Ausbaus wäre jedoch wegen ihrer dringenden Sanierungsbedürftigkeit mit einem hohen Sicherheitsrisiko verbunden und wegen der zwingenden Notwendigkeit weiterer kurzfristiger Sanierungsmaßnahmen wirtschaftlich unverhältnismäßig. Eine grundlegende Sanierung des bestehenden Brückenbauwerks wäre mit mehreren Millionen Euro zu veranschlagen, die mit dem sechsstreifigen Ausbau der Autobahn zu vergeblichen Aufwendungen würden. Um eine Änderung der Brücke im Zuge des zukünftigen Ausbaus der Autobahn und die damit verbundenen erheblichen Kosten zu vermeiden, ist deren jetziger Neubau im planfestgestellten Umfang vernünftig. Das BMVBS hat im Übrigen nach den Angaben des Vorhabensträgers der vorzeitigen sechsstreifigen Ausbauplanung mit Schreiben vom 16.10.2007 ausdrücklich zugestimmt. Zudem hat das BMVBS dem der vorliegenden Planung zugrunde liegenden Bauwerksentwurf für den Brückenneubau zugestimmt.

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

## **2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung**

### 2.3.1 Planungsvarianten

Für das Bauvorhaben gibt es aufgrund der topographischen Gegebenheiten, der Nähe zu den Tank- und Rastanlagen Hochfelln Nord und Süd sowie zu den Ortschaften Enthal und Reichhausen keine sich aufdrängenden besseren Alternativen zur geplanten nördlichen Abrückung des Bauwerks.

Die Errichtung der neuen Brücke in unveränderter Bestandslage hätte unverhältnismäßig hohe Kosten zur Folge. Der Verkehr auf der A 8 als bedeutende Fernstraßenverbindung zwischen Deutschland und Süd- bzw. Südosteuropa muss möglichst störungsfrei aufrechterhalten bleiben. Eine Instandsetzung der Talbrücke Bergen in unveränderter Lage unter gleichzeitiger Beibehaltung von vier Fahrstreifen wäre nur möglich, wenn eine ausreichend dimensionierte Behelfsbrücke errichtet würde, die später wieder abgebrochen werden müsste. Diese Variante erachten wir jedoch wegen der immensen – langfristig vergeblichen Kosten – als wirtschaftlich nicht vertretbar.

Eine Abrückung der Straßenachse nach Süden wäre mit dem zukünftig geplanten sechsstreifigen Ausbau der A 8 nicht vereinbar, denn die Ortschaften Reichhausen und Enthal liegen bereits derzeit direkt am südlichen Fahrbahnrand der Autobahn. Eine Verschiebung der Autobahn südwärts kommt aus heutiger Sicht wegen der zu erwartenden massiven Eingriffe in Grundrechte, v. a. in Eigentumsrechte, nicht in Frage. Zudem wären die zu erwartenden Lärmimmissionen für die Ortsteile Enthal und Reichhausen stärker als die mit der vorliegenden, nordwärts gerichteten Abrückung für den Ortsteil Hasperting oder die Anwesen Schlecht 1 und 2 verbundenen Immissionen. Der Bau einer neuen Brückenhälfte südlich der bestehenden Talbrücke wäre schließlich auch mit weitaus größeren Kosten verbunden, da sich der zu überbrückende Talraum nach Süden hin öffnet. Eine südwärts verschobene Trasse würde daher eine längere Brücke erforderlich machen. Damit einhergehen würde eine größere Beeinträchtigung des Landschaftsbilds. Zudem wäre bei einer südlichen Abrückung die erneute Anpassung bzw. der komplette Umbau der nördlich bzw. südlich der bestehenden Autobahn gelegenen Tank- und Rastanlagen Hochfelln Nord und Süd erforderlich. Neben dem zusätzlichen Kostenaufwand wäre für den Umbau der südlichen TR-Anlage aufgrund der Topographie kaum Platz.

Der vorliegend geplante Brückenneubau und die Anpassung an den Bestand berücksichtigen den zukünftigen sechsstreifigen Ausbau der Abschlussbereiche. Auf die verkehrliche Erforderlichkeit eines sechsstreifigen Ausbaus wird näher unter C.2.3.2.2 eingegangen. Die Planung stellt die kürzest mögliche Anpassung an den Bestand dar, um die eintretenden Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

### 2.3.2 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus nachfolgenden Überlegungen, im Übrigen wird auf Unterlage 1 verwiesen:

#### 2.3.2.1 Trassierung

Die Trassierung ist auf die Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e = 100$  km/h ausgelegt. Sie weist alle hierfür erforderlichen Trassierungselemente auf. Die Einhaltung der Halt-sichtweiten ist gegeben. Die Linienführung ist optisch und fahrdynamisch vorteilhaft. Die Planung berücksichtigt die beiden Bauwerke BWV 159 und 161, mit denen die St 2095 bzw. die GVS Hasperting – Reichhausen unterführt werden, als Zwangspunkte. Diese Bauwerke werden von der Planung nicht wesentlich berührt, insbesondere werden sie nicht im Hinblick auf den zukünftigen sechsstreifigen Ausbau vorweg geändert.

#### 2.3.2.2 Querschnitt

Der gewählte Querschnitt ist vernünftigerweise geboten, um den Verkehr leistungsfähig und sicher abzuwickeln und spätere Anpassungsarbeiten an der Brücke im Hinblick auf den übrigen Ausbau der Autobahn überflüssig zu machen.

Nach den Angaben des Vorhabensträgers, die auf einer im Jahre 2007 durchgeführten Verkehrszählung von Prof. Kurzak basieren, beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der A 8 im Abschnitt AS Bergen – AS Schweinbach 51.370 Kfz/24h, bei einem Lkw-Anteil von 11% am Tag und 23,3 % in der Nacht. Im Juli und August liegen die Spitzenbelastungen bei über 90.000 Kfz/24h. Für das Jahr 2020 wird ein Verkehrsaufkommen von 55.000 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von 16% am Tag und 38% in der Nacht prognostiziert (vgl. Prof. Kurzak, BAB A 8 München – Salzburg, Abschnitt Bergen – Schweinbach, Verkehrsprognose 2020 vom 7. Mai 2007, Seiten 3/4; Prof. Kurzak, BAB A 8 München – Salzburg, Neubau der Talbrücke Bergen, Stellungnahme zu den Einwendungen in Bezug auf die Verkehrsprognose 2020 vom 11. April 2008).

Im Anhörungsverfahren wurden von Einwendungsführern Zweifel an der Richtigkeit der Verkehrsprognose geäußert. Teils wurde pauschal behauptet, der Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der A 8 sei weit höher als in der Prognose angesetzt. Teils wurde auf eine Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der A 8 zwischen München und Augsburg hingewiesen, die im gleichen Zeitraum einen Anstieg des Verkehrsaufkommens von über 23 % prognostiziert. Die Zweifel an der Verkehrsprognose teilen wir nicht. In seiner ergänzenden Stellungnahme vom 11. April 2008 hat der Gutachter Prof. Kurzak dargelegt, dass der im Vergleich zum Jahre 2005 geringe Anstieg der Verkehrsbelastung auf der A 8 Ost bis zum Jahre 2020 auf die zu erwartende durchgehende Fertigstellung der A 94 München – Pocking (A 3) zurückzuführen ist, auf die ein großer Teil des weiträumigen Verkehrs ausweichen wird, da sie die um ca. 40 km kürzere Verbindung von Linz nach München darstellt. Für den weiteren Prognosezeitraum bis zum Jahre 2025 erwartet der Gutachter lediglich einen weiteren Anstieg von nur noch ca. 1 %, was angesichts der mittelfristig zu erwartenden Rahmenbedingungen wie steigende Energiekosten, demographischer Wandel, allmähliche Sättigung des Warenverkehrs usw. unseres Erachtens nicht unrealistisch erscheint. Die lediglich pauschal geäußerten Zweifel an der Prognose und der Hinweis auf eine Verkehrsprognose für einen Abschnitt der A 8 westlich von München berühren nach unserer Auffassung die Belastbarkeit der gutachterlichen Prognose nicht. Der Abschnitt östlich von München ist mit dem Abschnitt westlich von München nicht vergleichbar. Allein die zwischen dem West- und Ostabschnitt liegenden Autobahnen A 92, A 9 und A 94 sowie die Millionenstadt München mit den in die Peripherie unterschiedlich abfließenden Verkehren stehen einer Übertragbarkeit der einen Verkehrsprognose auf die andere entgegen.

Zweifelhaft könnte lediglich die durchgängige Fertigstellung der A 94 zwischen München und Passau sein, da zumindest Teile dieser Strecke im derzeit gültigen Bedarfsplan nur im weiteren Bedarf enthalten sind. Die A 94 befindet sich derzeit streckenweise im Bau und weitere Streckenabschnitte sind planfestgestellt worden. Wir halten es nicht für unrealistisch, dass die Autobahn bis zum Jahr 2020 durchgängig befahrbar sein wird, jedenfalls ist bis zum Jahre 2025 damit zu rechnen. Die A 94

genießt höchste Priorität. Unabhängig davon kann die Frage der durchgängigen Befahrbarkeit an dieser Stelle sogar offen bleiben. Sollte die A 94 bis zum Jahre 2020 nicht durchgängig befahrbar sein, so wäre die A 8 München – Salzburg nach den gutachterlichen Feststellungen von Prof. Kurzak um ca. 8.000 Kfz/24h stärker belastet (vgl. Prof. Kurzak, Stellungnahme vom 11. April 2008), was jedenfalls nicht gegen den Brückenneubau in einer Breite von sechs Fahrstreifen sprechen würde.

Die Autobahn A 8 weist im derzeitigen Bestand im Streckenabschnitt von Rosenheim bis zur Bundesgrenze im Wesentlichen einen vierstreifigen Ausbauzustand ohne Standstreifen auf. Um nicht auf der kurzen Strecke des planfestgestellten Abschnitts eine Aufweitung der Autobahn auf sechs Fahrstreifen und anschließend wieder eine, insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit problematische, Verengung auf vier Fahrstreifen herzustellen, werden auf der Brücke lediglich vier Fahrstreifen markiert und der derzeitige Ausbauzustand in den Anpassungsbereichen beibehalten. Allerdings wird im Hinblick auf den zukünftigen sechsstreifigen Ausbau die Brücke in einer Breite errichtet, die dem Regelquerschnitt RQ 35,5 entspricht, der aller Voraussicht nach dem sechsstreifigen Ausbau zugrunde gelegt wird. Gleiches gilt für die Erdarbeiten in den Anpassungsbereichen. Damit wird erreicht, dass beim sechsstreifigen Ausbau keine erneute kostenintensive Anpassung des Planfeststellungsabschnitts erforderlich wird.

### 2.3.3 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

#### 2.3.3.1 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

##### 2.3.3.1.1 § 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. Wie unter C.2.3.1 dargestellt gibt es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit in Verbindung mit den durch einen zukünftigen mehr-

streifigen Ausbau zu besorgenden Eingriffen in öffentliche und private Belange keine zumutbare Alternative zur planfestgestellten Lösung.

#### 2.3.3.1.2 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.

#### 2.3.3.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 55.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2020 zugrunde legt (vgl. C.2.3.2.2), beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung, sondern auf Spitzenbelastungen auszulegen, findet keine Stütze in den maßgebli-

chen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

#### 2.3.3.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur 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.

Beim Neubau der Talbrücke Bergen handelt es sich - mit Ausnahme für das Anwesen Ringstraße 14 in Enthal - nicht um eine wesentliche Änderung. Entgegen einer im Anhörungsverfahren von Einwendern geäußerten Ansicht findet eine bauliche Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen nicht statt. Richtig ist zwar, dass der Querschnitt der Autobahn baulich erweitert wird, so dass bei einem künftigen mehrstreifigen Ausbau der anschließenden Streckenabschnitte auch auf der Brücke ohne erneute bauliche Änderung weitere Fahrstreifen markiert werden können. Bis zu diesem Ausbau bleibt es jedoch dabei, dass dem Verkehr nur vier durchgehende Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Dafür sorgt schon die Markierung von nur vier Fahrstreifen. Daneben ist die Schaffung von einem oder mehreren „durchgehenden“ Fahrstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit faktisch ausgeschlossen. Der Planfeststellungsabschnitt weist eine Länge von insgesamt ca. 1,3 km auf. Die bauliche Erweiterung der Fahrbahn betrifft davon lediglich wenige hundert Meter. Diese kurze Strecke ist nicht geeignet, um den Verkehr auf drei Fahrstreifen pro Richtung zu verteilen und kurz darauf wieder auf zwei Fahrstreifen zu verengen. Die Einbußen an Verkehrssicherheit wären nicht zu rechtfertigen, zumal zu berücksichtigen ist, dass sich am westlichen Ende des Planfeststellungsabschnitts die AS Bergen befindet. Die kurze Aufweitung der Autobahn auf drei Fahrstreifen würde hier zu einem gefährlichen Kreuzen des Durchfahrverkehrs mit dem Aus- bzw. Einfahrverkehr führen.

Mit der Auflage A.3.4.2 wird gewährleistet, dass beim zukünftigen mehrstreifigen Ausbau der Autobahn auch im vorliegenden Planfeststellungsabschnitt für ausreichenden Lärmschutz nach den maßgeblichen Vorschriften gesorgt wird.

Der Neubau der Talbrücke Bergen stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Er führt jedoch nach den vom Vorhabensträger durchgeführten und im Planfeststellungsverfahren vom Bayer. Landesamt für Umwelt bestätigten Lärmberechnungen nicht zu einer Verkehrslärmsteigerung von mindestens 3 dB(A) oder zu einer Steigerung auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht. Dies gilt gleichfalls für die zu erwartende Verkehrsbelastung im Jahre 2025, die maximal zu einer Pegelerhöhung von 0,1 dB(A) im Vergleich zum Jahre 2020 führt. Die Breite der Talbrücke wird auf den zukünftigen 6-streifigen Ausbau der Autobahn ausgelegt. Die zwei Fahrstreifen werden jeweils am inneren Fahrbahnrand markiert, so dass die überbreiten Seitenstreifen Schall abschirmend wirken. Die Fahrbahn erhält anstelle des derzeit vorhandenen Gussasphalts einen lärmindernden Splittmastixasphalt.

Dort, wo Gebäude aufgrund ihrer Nähe zur vorhandenen Autobahn bereits Verkehrslärm oberhalb der Pegel von 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht ausgesetzt sind, kommt es zu keiner weiteren Erhöhung der Lärmbelastung. Dies gilt nicht für das Anwesen Ringstraße 14 in Enthal. Hier kommt es durch das planfestgestellte Vorhaben zu einer Steigerung des nächtlichen Verkehrslärms von 64,5 auf 64,8 dB(A). Mit der Auflage A.3.4.3 wird für dieses Anwesen ein grundsätzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen zugesprochen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden als unverhältnismäßig abgelehnt, denn ihre Kosten stünden außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck. Der Bau von Lärmschutzanlagen in Form eines durchgehend geschlossenen Brückengeländers mit reflektierender Acrylglasfüllung würde nach den Angaben des Vorhabensträgers ca. 200.000 € mehr kosten als der vorgesehene Bau eines Standard-Holmgeländers. Diese Kosten erlegen wir dem Vorhabensträger zur Abwehr eines für das menschliche Gehör nicht wahrnehmbaren geringfügigen Lärmanstiegs bei einem einzelnen, bereits vorbelasteten Anwesen nicht auf. Zudem würde der Bau aktiver Lärmschutzmaßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt voraussichtlich erneute kostenintensive Änderungen notwendig machen, wenn der mehrstreifige Ausbau der A 8 realisiert wird.

Eine Lärmsanierung als freiwillige Leistung für die drei Anwesen in Enthal, die eine Überschreitung der nächtlichen Sanierungsgrenzwerte von 60 dB(A) aufweisen, wird aus o. g. Gründen vom Vorhabensträger abgelehnt. Ihn zur Lärmsanierung zu verpflichten, steht der Planfeststellungsbehörde nicht zu.

Wegen der unter C.2.3.2.2 bereits dargestellten Kritik an der Verkehrsprognose von Prof. Kurzak haben wir dem Vorhabensträger aufgegeben, den Verkehrslärm für den Fall zu berechnen, wenn die A 94 nicht durchgängig befahrbar sein sollte. Dies erschien uns zum Einen notwendig, um auch letzte theoretische Zweifel an dem geplanten Verkehrslärmschutzkonzept auszuräumen und zum Anderen, um das Konzept auch für die Zeit zwischen der Fertigstellung der Talbrücke Bergen und der späteren Fertigstellung der A 94 zu überprüfen. Die Lärmberechnung des Vorhabensträgers hat ergeben, dass bei Addition der gutachterlich prognostizierten DTV-Belastung im Jahre 2025 (höchste Belastungszahl) mit zusätzlich 8.000 Kfz/24h (lt. Prof. Kurzak die Anzahl der auf die A 94 verlagerten Fahrzeuge) nur bei einem weiteren Anwesen eine wesentliche Änderung im Sinne von § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV eintritt. Der Vorhabensträger hat daher für das betreffende Anwesen Daxlberg 7 passiven Lärmschutz zugesichert (Schreiben der Autobahndirektion Südbayern vom 04.08.2008).

Für alle übrigen Anwesen, insbesondere die im Einwendungsschreiben vom 26.02.2008 und den beiliegenden Unterschriftslisten aufgeführten Anwesen, besteht aus o.g. Gründen kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen

### 2.3.3.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Das planfestgestellte Vorhaben führt zu keinem höheren Verkehrsaufkommen auf der Autobahn und damit zu keinem vermehrten Schadstoffausstoß. Durch die Verschiebung der Brücke nach Norden rückt der Emissionsort der Luftschadstoffe geringfügig näher an die Bebauung nördlich der Autobahn heran, gleichzeitig jedoch weiter von der südlichen Bebauung ab. Unter Berücksichtigung der zunehmenden Verdünnung der Schadstoffe mit zunehmender Entfernung vom Emissionsort, ist eine Mehrbelastung der Menschen im Umfeld der Trasse nicht zu erwarten.

### 2.3.3.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten. Durch den Bau der Talbrücke Bergen erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Autobahn nicht. Der Boden wird also im Vergleich zur weiteren Verkehrsentwicklung ohne Brückenneubau keiner zusätzlichen Schadstoffbelastung ausgesetzt sein. Der Boden unterliegt bereits derzeit einer Vorbelastung, die sich durch das planfestgestellte Vorhaben nur hinsichtlich der Bodenversiegelung für die neu hinzukommenden Brückenpfeiler und die Überbauung mit breiteren Böschungen verstärkt. Diese Zusatzbelastungen sind jedoch hinnehmbar, insbesondere werden die Eingriffe in ökologisch wertvolle Böden vollständig kompensiert. Der im Rahmen der Baumaßnahme anfallende Oberboden soll in naturnahem Zustand erhalten bleiben und einer Verwendung als Oberboden möglichst in der näheren Umgebung oder auf den entsiegelten Flächen zugeführt werden.

### 2.3.4 Naturschutz- und Landschaftspflege

#### 2.3.4.1 Verbote

Striktes Recht steht dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegen.

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

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope wird aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls und mangels Alternativen nach Art. 13 d Abs. 2 BayNatSchG eine Ausnahme vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG zugelassen. Gleiches gilt für

die Beseitigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen und -gebüsch im Sinne von Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Nach der zum 01.08.2005 in Kraft getretenen Änderung des BayNatSchG ist durch Art. 13 e Abs. 3 BayNatSchG die Möglichkeit geschaffen worden, auch vom Verbot des Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG ebenso wie vom Verbot des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu erteilen. Auf die Befreiung nach Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG muss demzufolge nicht mehr zurückgegriffen werden. Eine gesonderte Ausnahmeerteilung nach Art. 13 d und Art. 13 e BayNatSchG ist neben diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich.

Artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 42 Abs. 1 BNatSchG stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen. Für die Arten Zauneidechse (*Lacerta agilis*) sowie Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous* und *Glaucopsyche teleius*) wird eine Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 BNatSchG erteilt. Aufgrund der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG kann hierüber im Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

In einem Gutachten (Anlage 3 zu Unterlage 12.1 sowie deren Ergänzung vom April 2008) wurde im Auftrag des Vorhabensträgers untersucht, welche besonders oder streng geschützten Tier- und Pflanzenarten im Einwirkungsbereich des Vorhabens vorkommen bzw. potenziell anzutreffen sein können und wie sie durch das Bauvorhaben im Hinblick auf die Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG betroffen werden. Hierauf wird Bezug genommen. Alle Arten, die nicht nachgewiesen werden konnten und deren Nachweis nicht zu erwarten ist, werden von der weiteren Prüfung ausgeschlossen.

Die im Wirkungsbereich des Bauvorhabens anzutreffenden streng geschützten Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL werden durch den Neubau der Talbrücke nicht verbotswidrig betroffen. Der Lebensraum der Fledermäuse wird bereits durch die vorhandene Talbrücke geprägt. Diese Vorbelastung wird durch die Verbreiterung der Brücke nicht signifikant verändert. Es tritt weder eine signifikante Steigerung des Kollisionsrisikos ein, noch ist von einer erheblichen Störung der vorbelasteten lokalen Population auszugehen. Fortpflanzungs- und Ruhestätten der relevanten Fledermausarten sind im Einwirkungsbereich der Baustelle nicht zu erwarten.

Die streng geschützte Art Zauneidechse (*Lacerta agilis*) (Art des Anhangs IV der FFH-RL) kommt nachweislich im Einwirkungsbereich des Vorhabens vor. Ihr Habitat umfasst sehr genau die Gebietsabgrenzung des amtlich festgesetzten Biotops Nr. 8141-0066-018 entlang der südost-geneigten Böschung der Bahnlinie München – Salzburg. Im Bereich des westlichen Widerlagers der Talbrücke Bergen wird im Rahmen der Neugestaltung der Böschung vorübergehend randlich in diese Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Zauneidechse eingegriffen (Baustraße). Zwar werden die größeren Teile des Zauneidechsenhabitats durch Absperrungen vor Eingriffen geschützt, jedoch ist von einer totalen Zerstörung des Zauneidechsenlebensraums in dem Teilbereich auszugehen, der für die Anlegung der Baustraße benötigt wird. Es kann daher baubedingt zu Verlusten von Individuen und deren Lebensstätten kommen. Ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten trotz des Eingriffs weiterhin erfüllt wird, weil der größere Teil des Zauneidechsenlebensraums erhalten bleibt, kann dahinstehen. Die gutachterlichen Feststellungen hierzu gehen davon aus und verneinen die Erfüllung der Verbotstatbestände von § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG (vgl. § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Wir erachten jedoch die tatsächlichen Feststellungen hierzu für nicht ausreichend, um zweifelsfrei von einer Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion ausgehen zu können. Denn das Gutachten entbehrt Einschätzungen darüber, inwieweit der Verlust von Lebensstätten durch Intensivierung der Besiedelung auf der Restfläche tatsächlich kompensiert werden kann. Durch Erschütterungen und Lärm, die von der Baustelle verursacht werden, kann es zu einer Störung der Art während der Fortpflanzungszeit

kommen, wobei wir diesbezüglich nicht von der Erfüllung des Verbots des § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgehen, da wir die gutachterliche Einschätzung, wonach die Störungen keine Verschlechterung der lokalen Population zur Folge haben, für nachvollziehbar halten. Der überwiegende Teil des Lebensraums (ca. 94 %) befindet sich außerhalb des Baubereichs. Der durch die Störungen betroffene Bereich liegt in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Autobahn und zur Bahnlinie und ist derzeit bereits einer entsprechenden Vorbelastung ausgesetzt. Daher halten wir es für nachvollziehbar, dass die lokale Population anpassungsfähig ist und sich durch die Änderung der störenden Einwirkungen nicht verschlechtert.

Für die Art Zauneidechse wird gemäß § 43 Abs. 8 Nr. 4 und 5 BNatSchG eine Ausnahme erteilt. Wie bereits unter C.2.3.1 gezeigt, gibt es zum planfestgestellten Vorhaben keine Alternativen. Neben Gründen des Interesses der Gesundheit der Menschen und der öffentlichen Sicherheit, die durch die dringend notwendige Sanierung der erhebliche Schäden aufweisenden Talbrücke Bergen gewahrt werden sollen, ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses wirtschaftlicher Art zulässig, die hier auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Die Gründe für den Bau der Talbrücke Bergen stellen Belange dar, die das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG erfüllen und rechtfertigen sogar eine Enteignung. Solche Belange stellen nach der Rechtsprechung zugleich zwingende Gründe des öffentlichen Interesses dar (vgl. BVerwG, 4 A 1073/04, 16.03.2006 – juris, Rn. 566). Die Beeinträchtigung der Art Zauneidechse wird nur vorübergehender Natur sein. Die Maßnahme S7 im LBP dient der Vermeidung und Wiederherstellung der Habitate der Zauneidechse. Nach Beendigung der Baumaßnahme wird der Lebensraum völlig wiederhergestellt. Beispielsweise werden an drei Stellen in sonnigen Bereichen ca. 4 m lange, 2 m breite und 0,8 m hohe Sandwälle als potenzielle Brutstätten für die Eientwicklung der Zauneidechse vorgesehen (vgl. Ergänzung zur Anlage 3 der Unterlage 12.1 vom April 2008, Seite 3). Unter Berücksichtigung aller im LBP vorgesehenen Schutz- und Kompensationsmaßnahmen verbleiben nach Abschluss der Bauarbeiten keine nachhaltigen Veränderungen der bestehenden Lebensstätten. Der Erhaltungszustand der Populationen der Art Zauneidechse wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert.

Die beiden streng geschützten Schmetterlingsarten Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Glaucopsyche nausithous* bzw. *Glaucopsyche teleius*) – beides Anhang IV-Arten der FFH-RL) sind Arten des Feuchtgrünlandes. Sie benötigen Vorkommen des Großen Wiesenknopfs als Nahrungspflanze und Eiablageplatz sowie Vorkommen der Wirtsameisen *Myrmica rubra* bzw. *Myrmica scabrinoidis*. Die Falter fliegen ab Ende Juni bis Ende August. Im direkten Anschluss an den Eingriffsbereich des geplanten Bauvorhabens liegt ein Feuchtwiesenbereich mit einem kleinen Bestand des Großen Wiesenknopfs. Der Bereich wird vom Vorhaben zwar nicht in Anspruch genommen, durch Staubeinwirkung und Erschütterungen könnten die Falterarten jedoch während der Bauphase vorübergehend gestört werden. Es ist davon auszugehen, dass sich durch diese Störungen von untergeordneter Bedeutung die lokale Population nicht verschlechtert. Jedenfalls ist auch hierfür die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 Nr. 4 und 5 BNatSchG gerechtfertigt. Zu Alternativen und Ausnahmegründen wird auf die obige Darstellung verwiesen. Der Erhaltungszustand der Arten wird sich durch die nur vorübergehenden Beeinträchtigungen nicht verschlechtern, zumal sie nur eine kleine Teilfläche des gesamten Lebensraumspektrums im Talraum betreffen.

Im Untersuchungsraum vorkommende Vogelarten werden durch das Vorhaben nicht in verbotswidriger Weise beeinträchtigt. Der vom Vorhaben betroffene Gebietsausschnitt ist insgesamt nur von avifaunistisch geringer Bedeutung. Die bestehende Autobahn stellt eine erhebliche Vorbelastung dar. Im Rahmen der durchgeführten gutachterlichen Untersuchungen wurden ausschließlich häufige und weit verbreitete Vogelarten in mäßiger Dichte festgestellt. Eine signifikante Erhöhung des Kollisions-

risikos für geschützte Arten durch den Neubau der Talbrücke ist angesichts der Vorbelastung ausgeschlossen. Die vorhabensbedingte Entfernung von Gehölzen erfüllt keinen Verbotstatbestand des § 42 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da sie durch die Auflage A 3.4.1 auf Zeiten außerhalb der Brutsaison beschränkt ist. Es kommt daher zu keiner Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bzw. von Eiern. Nester, die nicht mehr und auch nicht erneut genutzt werden, werden vom Verbotstatbestand nicht erfasst, da die Einbeziehung solcher Nester in den Regelungsbereich von § 42 Abs. 1 BNatSchG nicht dazu beitragen könnte, den Schutz wild lebender Vogelarten zu erreichen (vgl. BVerwG, 9 A 28.05, 21.06.2006 – juris, Rn. 43 zu Art. 5b V-RL). Die vom Neubau der Talbrücke Bergen betroffenen Vogelarten bauen – mit Ausnahme der Art Turmfalke - in jeder Brutsaison ihr Nest neu.

Hinsichtlich der Art Turmfalke (*Falco tinnunculus*) wurde gutachterlich festgestellt, dass ein Brutpaar an der bestehenden Brücke einen Horstplatz hat. Diese Fortpflanzungs- und Ruhestätte wird durch die geplante Baumaßnahme zerstört. Der Turmfalke ist der häufigste Greifvogel in Bayern, der in geeigneten Nischen in und an Gebäuden sowie auf Elstern- und Krähenestern brüten kann. Es wird davon ausgegangen, dass es in der unmittelbaren Umgebung genügend Ersatzstandorte für einen neuen Horstplatz gibt. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte kann im räumlichen Zusammenhang voraussichtlich weiterhin als erfüllt angesehen werden (§ 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Da jedoch die artenschutzrechtliche Untersuchung hierzu keine definitiven Äußerungen enthält wird vorsorglich für die Art Turmfalke eine Ausnahme gemäß § 43 Abs. 8 Nr. 4 und 5 BNatSchG erteilt. Auf die obigen Ausführungen zu den Ausnahmegründen und der fehlenden zumutbaren Alternative wird verwiesen. Der Erhaltungszustand der Population des Turmfalken wird sich durch den Verlust des Horstes nicht verschlechtern. Die Art kommt in Bayern häufig vor, sie nistet im vorliegenden Fall sogar unterhalb einer Autobahnbrücke. Da der Begriff des Erhaltungszustands der Populationen im Sinne von § 43 Abs. 8 Satz 2 BNatSchG weiter geht als der Begriff der lokalen Population kann eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Art Turmfalke sicher ausgeschlossen werden, selbst wenn das Brutpaar unter der Autobahnbrücke nicht auf einen Ersatzstandort ausweichen können sollte, was jedoch unwahrscheinlich ist.

Erhebliche Störungen im Sinne von § 42 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG werden durch das geplante Vorhaben ebenfalls nicht ausgelöst, denn die baubedingten Störungen sind lediglich vorübergehender Natur. Die häufig und weit verbreitet vorkommenden Arten im Einwirkungsbereich können auf andere, ungestörte Brutplätze ausweichen. Der Erhaltungszustand der lokalen Populationen wird nicht verschlechtert. Dies gilt insbesondere auch für die Art Turmfalke trotz der Störung am bestehenden bzw. der langfristigen Aufgabe eines Brutplatzes.

#### 2.3.4.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Gesetzlich vorprogrammiert ist weder, welche Belan-

ge bei der Planung abwägungsrelevant sind, noch mit welchem Gewicht sie bei der Abwägung zu Buche schlagen. Vielmehr bleibt es der Planfeststellungsbehörde vorbehalten, unter Beachtung der materiellen Rechtslage die jeweils positiv oder negativ betroffenen Belange zu ermitteln und mit dem Gewicht, das ihnen im Einzelfall zukommt, in die Abwägung einzustellen. Ein irgendwie geartetes Rangverhältnis, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation einen Gewichtungsvorrang sichert, ist § 17 FStrG unbekannt (vgl. BVerwG, 4 C 10/96, 07.03.1997 – juris).

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

#### 2.3.4.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

##### 2.3.4.3.1 Eingriffsregelung

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu kompensieren (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist.

Gemäß Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maße in angemessener Frist auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wild lebende Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist.

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

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

##### 2.3.4.3.2 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 Land-

schaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Schon die Lage und Gestaltung der Brücke als Sechsfeld-Bauwerk vermeidet neue Beeinträchtigungen in ökologisch wertvolle Flächen, insbesondere entlang der Bachufer, soweit wie möglich. Nicht mehr benötigte Flächen wie Stützpfeiler und Verkehrsflächen werden entsiegelt. Die alten Brückenpfeiler werden mindestens bis 0,5 m unter Geländeoberkante zurückgebaut. Die Entwässerungsanlagen werden nicht auf sensiblen Feuchtflächen im Talraum errichtet. Während der Bauzeit ist eine Reihe von Schutzmaßnahmen vorgesehen. So wird das Baufeld auf ein Minimum reduziert und wertvolle, geschützte und hoch schutzwürdige Bereiche als Tabuflächen ausgewiesen und durch geeignete Schutzmaßnahmen wie ortsfeste Bauzäune vor Zerstörungen, Beschädigungen und Beeinträchtigungen geschützt. Die Gehölzrodung und die gesamte Räumung und Einrichtung des Baufeldes erfolgen außerhalb der Brutzeiten von dort vorkommenden Vogelarten sowie der Eiablage und Reproduktionszeiten von Arten des Anhangs IV der FFH-RL. Zum Schutz von Nieder- und Anmoorböden vor dauerhaften Beeinträchtigungen werden Baustraßen, Aufstandsflächen und Lagerflächen auf Geotextilien errichtet und mit einer mindestens 20 bis 50 cm dicken Kiesschicht überdeckt. Durch ausreichend dimensionierte Absetzeinrichtungen wird die Belastung des Rotmoosgrabens durch Schwebstoffeintrag so gering wie möglich gehalten.

Im Übrigen wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 12) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### 2.3.4.3.3 Verbleibende unvermeidbare Beeinträchtigungen

Wie in Unterlage 12 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

##### Dauerhafter Verlust von Biotopflächen

Eingriffe in Biotopflächen ergeben sich durch die Errichtung neuer Stützpfeiler, die Verlegung eines Fahrwegs unter der Brücke im Talraum sowie durch die Errichtung einer Baustraße unter der Brücke. Die Verluste an Biotopflächen betragen rund 0,09 ha, wovon ca. 0,08 ha als nicht wiederherstellbare Biotope auf Niedermoortorf einzustufen sind. Die Biotope sind durch die bestehende Autobahn bereits vorbelastet.

##### Versiegelung land- und forstwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen

Die Neuversiegelung bisher nicht versiegelter land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen sowie von Grünland umfasst rund 1,35 ha. Zu den versiegelten Flächen werden die Autobahnfläche, die Widerlager, die Nebenstraßen, die Sohle der Absetzbecken sowie die Zufahrtswege zu den Rückhaltebereichen gezählt. Der Neuversiegelung steht eine Entsiegelung ehemaliger Straßenflächen von rund 0,88 ha ge-

genüber, so dass durch das Vorhaben eine Netto-Mehrversiegelung von rund 0,47 ha verursacht wird.

#### Vorübergehende unmittelbare Beeinträchtigung durch Bau- und Lagerflächen

Für Bauflächen, insbesondere zur Errichtung der Brücke und der Stützpfeiler, ist ein vorübergehender Verlust und eine vorübergehende Beeinträchtigung von Biotopflächen im Talraum auf rund 0,38 ha Fläche unvermeidbar. Diese zeitlich nur vorübergehende Beeinträchtigung betrifft auf rund 0,17 ha Landröhrichte und Auwald, die nicht wiederherstellbare Biotope darstellen, was den Eingriff schwerwiegender macht.

#### Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope

Die bereits bestehende 50 m breite Beeinträchtigungszone um die Autobahn, die aufgrund des Straßenlärms, der Abgase und des Spitzwassers anzunehmen ist, verschiebt sich insgesamt um 10 bis 15 m nach Norden. Nördlich der bestehenden Autobahn kommen damit neu etwa 1,05 ha Fläche in der Beeinträchtigungszone zu liegen. Davon sind ca. 0,15 ha als Biotopflächen zu bewerten. Andererseits fallen auf der Südseite der Autobahn rund 0,11 ha Biotopfläche aus der Beeinträchtigungszone. Damit ergibt sich eine zusätzliche mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope von rund 0,04 ha. Neben der bloßen Verschiebung der Beeinträchtigungszone ist zusätzlich zu beachten, dass die Biotope innerhalb der Beeinträchtigungszone zukünftig von der Brücke überspannt werden und daher aufgrund des spärlicheren Lichteinfalls und des geringeren Niederschlags zusätzlich beeinträchtigt werden. Von dieser Zusatzbeeinträchtigung werden ca. 0,04 ha Biotopfläche betroffen.

#### Beeinträchtigung des Landschaftsbildes

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ergibt sich durch den Verlust landschaftsprägender Gehölzgruppen mit größerem Baumbestand im Bereich der beiden Brückenwiderlager sowie unter der Brücke auf rund 0,60 ha.

#### 2.3.4.3.4 Ausgleichsmaßnahmen, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die in § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. 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) striktes Recht dar.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Eingriffe sind zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen unvermeidbar sind und nicht ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert werden können und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen. Diese naturschutzrechtliche Abwägung ist von der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu unterscheiden. Zudem ist zu beachten, dass gemäß Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, nur zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses den Eingriff rechtfertigen.

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 Grundsät-

zen 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.

Nach diesen Kriterien ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 0,66 ha. Der Kompensationsbedarf für nicht wiederherstellbare Biotopflächen errechnet sich dabei zu 0,41 ha. Die Planung sieht insgesamt rund 1,08 ha Ausgleichs- und Ersatzflächen vor, wovon wegen ihrer Lage innerhalb der Beeinträchtigungszone der Autobahn nur ca. 0,68 ha anrechenbar sind. Die Ersatzmaßnahmen umfassen davon ca. 0,47 ha anrechenbare Fläche.

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

#### Ausgleichsmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Das Bauvorhaben hat vor allem Auswirkungen auf grundwasserbeeinflusste Feuchtlebensräume und Böden. Darüber hinaus sind randliche Auswirkungen auf halbtrockenrasenartige Böschungen gegeben. Das Landschaftsbild wird beeinträchtigt, weil infolge des baubedingten Gehölzverlustes der optische Eindruck der Autobahn als künstliches Bauwerk verstärkt wird. Unter Berücksichtigung der Ziele des Arten- und Biotopschutzprogramms wird daher im Ausgleichskonzept vorrangig eine Stärkung grundwassergeprägter Feuchtlebensräume angestrebt. Daneben wird ein besonderes Augenmerk auf die Stärkung der Vernetzungsfunktion für gehölzarme Feuchtlebensräume insbesondere unter Beachtung der Lebensraumeignung europarechtlich geschützter Schmetterlingsarten gelegt. Zur Stärkung der Trockenlebensräume wird eine möglichst magere Ausbildung der Böschungen als Halbtrockenrasen und eine Ansaat heimischer Arten über Heumulch vorgesehen. Zur Einbindung der Brücke in die Landschaft sind schließlich kleinere Gehölzpflanzungen vorgesehen.

Mit der Ausgleichsmaßnahme **A1** werden auf bisherigen Grünlandflächen und Viehweiden Magerwiesen feuchter und trockener Ausprägung am Hang entwickelt. Sie dienen der Erweiterung von Feuchtlebensräumen im Talgrund sowie von Trockenlebensräumen auf den Hanglagen und als Ausgleich für Eingriffe und Beeinträchtigungen von bestehenden Feuchtlebensräumen. Der Talraum soll primär als offener Landschaftsraum erhalten werden. Daher werden die Ausgleichsflächen gepflegt. Dies dient sowohl der landschaftlichen Wirkung im Talraum als auch der Vernetzung offener Feuchtlebensräume entlang des Baches. Zur Stärkung des Grundwassereinflusses werden bestehende Dränagen in ihrer Wirkung aufgehoben. Auf Niedermoor- bzw. Anmoorstandorten im Talgrund und in quellwasserbeeinflussten Hangbereichen wird eine Aushagerung und spätere Extensivierung der Mahd mit dem Ziel extensiver Feuchtwiesen vorgesehen. Auf den verbleibenden Flächen wird der Oberboden in einer Mächtigkeit von rund 20 cm abgeschoben und die Fläche mit einer Heumulchansaat aus regionalem Saatgut trocken-magerer bis wechselfeuchter Wiesen begrünt.

Die bestehende Biotopfläche (Auwald am Bach) ist in der anrechenbaren Ausgleichsfläche nicht enthalten. Die Ausgleichsfläche liegt in der bestehenden Zone mittelbarer Beeinträchtigungen (50 m) der Autobahn und wird daher nur zur Hälfte angerechnet. Die Gesamtfläche beträgt rund 0,41 ha, die anrechenbare Fläche rund 0,2 ha.

Die Ausgleichsmaßnahme **A2** dient dem Ausgleich für Verluste von Feldgehölzen mit Biotopcharakter. Es werden neue Gehölzgruppen an den Rändern der Brücke in den Hanglagen des Talraums gepflanzt. Durch ihre Lage etwas versetzt unterhalb der Brücke sind die Lärmeinwirkungen, denen diese Flächen ausgesetzt sein werden, deutlich geringer als seitlich der Autobahn und entsprechen den Einwirkungen, denen derzeit die als Verlust anzusetzenden Gehölze ausgesetzt sind. Die Gehölzpflanzung dient neben der Ausgleichsfunktion für Gehölze als Brut- und Nahrungsraum für Tierarten sowie zur Gestaltung des Landschaftsbildes. Die Gesamtgröße der Ausgleichsfläche beträgt ca. 0,03 ha, davon sind 0,015 ha anrechenbar. Gemäß der Zusage des Vorhabensträgers im Schreiben vom 05.03.2008 wird für die Anlegung der Ausgleichsfläche nicht auf Grundstücke zugegriffen, die nicht bereits im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland – Bundesstraßenverwaltung – stehen.

#### Ersatzmaßnahmen mit Schwerpunkt Naturhaushalt

Die Ersatzmaßnahme **E1** dient der Erweiterung von Hangquellbiotopen als Kompensation für die Verluste und Beeinträchtigung von Feuchtlebensräumen im Talraum und zur Stärkung des Verbundsystems von Hangquellbiotopen. Zudem werden dadurch magere Trockenlebensräume entwickelt, die im Landschaftsraum bisher nur in geringer Fläche vorkommen. Erreicht werden die mit der Ersatzmaßnahme verfolgten Ziele durch Bodenabtrag, einer entsprechend den ökologischen Ansprüchen ausgestalteten Aushagerungs- und Pflegemahd und der Extensivierung der Bodennutzung. Zudem werden zur Stärkung des Grundwassereinflusses bestehende Dränagen unwirksam gemacht. Die Gesamtgröße der Ersatzfläche beträgt rund 0,63 ha, wovon ca. 0,46 ha anrechenbar sind.

Die Ersatzmaßnahme **E2** sieht die Neubegründung kleinräumiger neuer Auwaldflächen auf An- und Niedermoorstandorten entlang des Baches durch Pflanzung standorttypischer autochthoner Auwaldgehölze wie Schwarzerle, Esche und Weidenarten vor. Die Maßnahme dient der Kompensation des Verlustes von nicht wiederherstellbaren Auwaldflächen am Rotmoosgraben, die im Zuge der Bauausführung vernichtet werden. Die neu angepflanzten Gehölze dienen auch als neuer Brut- und Nahrungsraum für Tierarten und gestalten das Landschaftsbild. Die Gesamtfläche der Ersatzmaßnahme beträgt rund 140 m<sup>2</sup>, wovon ca. 70 m<sup>2</sup> anrechenbar sind.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

#### Maßnahmen mit Schwerpunkt Landschaftsbild

Die Landschaft im Planungsabschnitt ist bereits durch die bestehende Brücke geprägt. Zusätzliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch die Planung werden durch Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. So sorgt die Neuanlage von Gehölzen für die landschaftliche Einbindung und Begrünung der Brückenwiderlager und schwächt deren wuchtige optische Wirkung ab. Auf den Seitenstreifen und Böschungen werden Wiesen angelegt, um die optische Wirkung der Autobahn abzumildern. Zudem sorgt die Pflanzung von acht geeigneten Großbäumen für die landschaftliche Gestaltung der Autobahn. Auf den südseitigen Böschungen der Autobahn werden magere Trockenstandorte angelegt, die auch als lineare Vernetzungsachse im Landschaftsraum dienen und damit die dort seltenen Trocken-

lebensräume in ihrem Bestand und ihrer Verbundfunktion stärken. Um die gestalterische Einbindung der Entwässerungseinrichtungen in das Landschaftsbild zu erhöhen, werden die Böschungen der Rückhaltebecken soweit wie möglich leicht unregelmäßig gestaltet und ausgerundet. Die Kies- und Rohbodenflächen der Entwässerungsanlagen und die Böschungen der Rückhaltebecken werden als Pionierflur der selbsttätigen Vegetationsentwicklung überlassen. Als Gestaltungselement und zur Einbindung in die Landschaft werden Einzelbäume und Gehölzgruppen gepflanzt.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Die Durchführung der spezifisch naturschutzrechtlichen Abwägung nach Art. 6a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG ist daher nicht erforderlich. Durch die planfestgestellte Baumaßnahme kommt es zu keiner Zerstörung von Biotopen, die für die dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten unersetzbar sind.

### 2.3.5 Gewässerschutz

#### 2.3.5.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

Wasserschutzgebiete oder amtlich festgesetzte Überschwemmungsgebiete werden durch die Planung nicht berührt. Die nächstgelegenen Schutzzonen von Wasserschutzgebieten befinden sich ca. 550 bis 900 m nordöstlich und ca. 1.400 bis 1.800 m südöstlich der Talbrücke. Die Talbrücke Bergen überspannt den Rotmoosgraben, der ein Gewässer III. Ordnung darstellt. Sie ist als Anlage an einem Gewässer nach Art. 59 Abs. 1 und 2 BayWG genehmigungspflichtig. Die Genehmigung fällt jedoch unter die planfeststellungsrechtliche Konzentrationswirkung. Ob die während der Baumaßnahme zur Errichtung einer Baustraße notwendige Verrohrung des Rotmoosgrabens eine planfeststellungspflichtige Umgestaltung eines Gewässerufers darstellt, kann dahinstehen. Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses wird die vorübergehende Verrohrung zugelassen, da die Planung des Vorhabensträgers umfangreiche Maßnahmen zum Schutz des Rotmoosgrabens während der Bauzeit sowie Wiederherstellungsmaßnahmen nach Entfernung der Rohre aus dem Bachbett vorsieht (vgl. Unterlage 12.1). Das Ausmaß der Verrohrung wird unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Baustellenbetriebs einerseits und dem notwendigen Schutz des Gewässers vor den Beeinträchtigungen, die sich durch den Baustellenbetrieb ergeben, andererseits so gering wie möglich gehalten. Der Bach und seine Uferbereiche werden durch ortsfeste Bauzäune geschützt. Die verbleibenden offenen Abschnitte des Baches unter der Brücke werden in der Bau- und Abbruchphase durch geeignete Überdeckung bzw. Einhausung mit lichtdurchlässiger Folie geschützt. Nach dem Rückbau der Verrohrung wird der Bach leicht gewunden im Bereich seines bestehenden Betts mit kiesiger Sohle wiederhergestellt und durch den randlichen Einbau von größeren Steinen und Wurzelstöcken in seiner Struktur aufgewertet.

### 2.3.5.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Bei Querneigung der Fahrbahn zur Mitte wird das Fahrbahnwasser über Hochborde und Einläufe in Transportleitungen geleitet. Bei Lage der Fahrbahn im Einschnitt wird neben den Banketten der äußeren Fahrbahnränder eine 2,5 m breite Entwässerungsmulde zum Sammeln des Böschungs- sowie Fahrbahnwassers angeordnet. Über Muldeneinläufe und Versickerung gelangt das Wasser in die unter der Mulde liegende Transportleitung. Das gesammelte Wasser des östlichen Entwässerungsabschnitts, der östlich des Bauwerks (BW) 160 bis zum BW 161 reicht, wird in ein Absetzbecken geleitet und nach erfolgter mechanischer Reinigung einem Regenrückhaltebecken zugeführt und von da gedrosselt in den Rotmoosgraben unterhalb von BW 160 geleitet. Das Absetzbecken erhält eine Tauchwand zur Rückhaltung von boden- und wassergefährdenden Stoffen. Das Regenrückhaltebecken wird als dichtes Becken mit Dauerstau hergestellt. Die Dimensionierung der Beckenanlage berücksichtigt in Lage und Größe bereits den künftigen sechsstreifigen Ausbau.

Das gesammelte Wasser des westlichen Entwässerungsabschnitts, der westlich des BW 159 bis einschließlich zum BW 160 reicht, wird in ein Absetzbecken mit nachgeschaltetem Regenrückhaltebecken auf der Südseite der AS Bergen geleitet. Auch dieses Becken erhält eine Tauchwand; es wird als dichtes Becken mit Dauerstau hergestellt. Auch diese Entwässerungsanlage ist im Hinblick auf den sechsstreifigen Ausbau dimensioniert. Das Wasser wird gedrosselt in den Rotmoosgraben etwa 300 m nördlich der o. g. Einleitungsstelle für den östlichen Entwässerungsabschnitt eingeleitet.

Beide Ablaufleitungen erhalten Energievernichtungsschächte. Die Absetzbecken werden dicht ausgeführt.

Die nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamts Traunstein maximal zulässige Einleitungsmenge in den Vorfluter von 15 l/(s\*ha) je Einleitungsstelle ist in Auflage A.4.3.1 festgesetzt und darf nicht überschritten werden. Das Einzugsgebiet, das zu entwässern ist, beträgt in der vorliegenden Planung eine Gesamtfläche von 2,88 ha. Damit dürfte insgesamt maximal eine Wassermenge von 43,2 l/s in den Vorfluter eingeleitet werden. Unter Berücksichtigung des späteren sechsstreifigen Ausbaus der A8, auf den die Entwässerungsanlagen bereits ausgelegt sind, ergibt sich ein Einzugsgebiet von insgesamt 4,9 ha. Die maximale Gesamteinleitungsmenge beträgt in diesem Fall 73,5 l/s. Die vorliegend geplante Entwässerung gewährleistet die Einhaltung der maximalen Einleitung in den Vorfluter. Die vorgesehene Drosselung führt dazu, dass lediglich eine Wassermenge von 15 l/s je Einleitungsstelle in den Rotmoosgraben eingeleitet wird, also insgesamt nur 30 l/s anstatt der maximal zulässigen 73,5 l/s. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat die geplante Entwässerung geprüft und sowohl hinsichtlich der Dimensionierung der Anlagen als auch der Einleitung in den Vorfluter für ausreichend bemessen befunden. Die Volumina der geplanten Regenrückhaltebecken seien sogar für ein Regenereignis mit 20-jährlicher Häufigkeit ausreichend bemessen, um das anfallende Wasser soweit zurückzuhalten, dass die maximale Einleitung von 37 l/s je Einleitungsstelle nicht überschritten werde.

Die geplante Entwässerung ist in Planunterlage 13 ausführlich dargestellt.

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

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

### 2.3.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden lediglich rund 1,35 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche dauerhaft und rund 1,0 ha vorübergehend benötigt. Dem stehen ca. 0,8 ha entsiegelte Fläche gegenüber, die zumindest teilweise der landwirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden kann. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird von der Planung nur geringfügig berührt und im erforderlichen Umfang angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar. Dies hat das Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg im Rahmen des Anhörungsverfahrens im Hinblick auf die von der Flächeninanspruchnahme hauptsächlich betroffenen Landwirte ausdrücklich bestätigt (Stellungnahme vom 17.01.2008).

### 2.3.7 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C.2.2) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten, wonach keine Bodendenkmäler im Bereich der Baumaßnahme bekannt sind, jedoch auch nicht auszuschließen ist, dass Siedlungen und Gräberfelder existent sein könnten, 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.

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 (Ziff. A.3.6) vorgesehenen Maßgaben.

Die unter Ziff. A.3.6 angeordneten Schutzauflagen 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.

### 2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

#### Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 wird verwiesen.

**2.4 Private Einwendungen** Wir verweisen hinsichtlich der erhobenen Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die der Großteil von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich der Notwendigkeit der Planung, der Planungsvarianten, des Ausbaustandards und des Verkehrslärmschutzes, bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen gehen wir im Folgenden nicht mehr gesondert ein. Das Gleiche gilt für Einwendungen, denen durch die unter Ziffer A festgesetzten Auflagen abgeholfen wird.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die beiden Einwendungsführer, die verschiedene individuelle Einwendungen erhoben haben, im Folgenden mit einer Nummer angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in diesem Fall die Einzahl und die männliche Form gewählt. Dem anwaltlichen Vertreter wird die Einwendungsnummer seiner Mandatschaft gesondert mitgeteilt.

#### 2.4.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender ist Eigentümer der Anwesen Schlecht 1 und 2 in der Gemeinde Vachendorf. Er betreibt nach eigenen Angaben einen landwirtschaftlichen Betrieb im Vollerwerb. Seine Grundstücke Fl.Nr. 543 und 535 werden durch das Straßenbauvorhaben betroffen.

##### 2.4.1.1 Beeinträchtigung der Hofstelle

###### 2.4.1.1.1 Flächenverlust

Aus dem Privateigentum des Einwenders werden für das Vorhaben rund 0,09 ha Fläche dauerhaft entzogen, rund 0,06 ha dauerhaft beschränkt und rund 0,54 ha vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen.

Der Einwender befürchtet insbesondere durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme eine schwere Beeinträchtigung seines landwirtschaftlichen Betriebes, die existenzgefährdende Ausmaße annehme. Er fordert einen Verzicht auf die vorübergehende Umfahrung seiner Hofstelle. Sie zerschneide die hofnahen Flächen, erschwere die Bewirtschaftung der anschließenden Felder und mache den Viehtrieb unmöglich. Der auf der Baustraße stattfindende Verkehr mit seinen Emissionen stelle eine unerträgliche Beeinträchtigung der auf dem Hof lebenden Menschen dar und führe zu Verschmutzungen seines Anwesens und der umliegenden Felder. Er fordert, den Baustellenverkehr ausschließlich von Süden abzuwickeln. Nötigenfalls müsse die Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße unter der Bahnlinie so ausgebaut werden, dass sie von Baufahrzeugen befahren werden kann. Zumindest die von der Gemeinde Vachendorf nach den Angaben des Einwenders vor wenigen Jahren vorgenommene Erhöhung des Straßenbelags müsse zurückgebaut werden. Entgegen seiner ursprünglichen Einwendung äußerte er im Gesprächstermin vom 15.9.2008, sollte eine Anfahrt von Süden her nicht möglich sein, so müsse der Baustellenverkehr ausschließlich über die Gemeindeverbindungsstraße abgewickelt werden, ohne dass zusätzlich eine Hofstellenumfahrung gebaut werde.

Wir halten die dauerhafte Inanspruchnahme von rund 0,09 ha zum Zwecke des Straßenbaus für notwendig. Die Verbreiterung der Fahrbahn der A8 im unmittelbaren Anschlussbereich der neuen Talbrücke erfordert die Schüttung eines Dammes auf Fl.Nr. 543. Die Belastung der Grundstücke Fl.Nrn. 543 und 535 im Ausmaß von rund 572 m<sup>2</sup> mit einer Dienstbarkeit für eine Rohrleitung ist zur Entwässerung der Autobahn in den Vorfluter „Rotmoosgraben“ erforderlich. Nach den vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein bestätigten Angaben des Vorhabensträgers kann mangels eines geeigneten Vorfluters die Entwässerung nicht in westlicher Richtung, sondern nur in den Rotmoosgraben erfolgen. Eine Existenzgefährdung infolge der vorgesehenen geringfügigen Grundinanspruchnahme ist ausgeschlossen.

Die vorübergehende Inanspruchnahme hofnaher Flächen kann nicht vermieden oder weiter minimiert werden. Die westlich der Bahnlinie befindlichen Teile der Baustelle können weder über den Steilhang von der Autobahn her noch parallel zur Bahnlinie aus Südwesten noch über die Gemeindeverbindungsstraße von Süden her angefahren werden. Die Errichtung und der Abbruch der westlichen Widerlager und der westlichen Stützenreihe einschließlich der erforderlichen Begleit- und Sicherungsmaßnahmen können nur von Norden her über die Gemeindeverbindungsstraße abgewickelt werden.

Aufgrund der Erläuterungen der Autobahndirektion Südbayern im Schreiben vom 06.03.2009 hierzu, halten wir eine Abwicklung der Baustelle von oben über den steilen Hang für nicht zumutbar, weil sie mit erheblichen Erschwernissen bei der Bau durchführung sowie stärkeren Beeinträchtigungen von Eigentumsrechten Dritter und umfangreicheren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden wäre. Die Kosten stünden zudem außer Verhältnis zum erzielbaren Nutzen. Für die Errichtung der not-

wendigen Baustraße wären umfangreiche Erdbewegungen erforderlich. Die Straße dürfte keine größere Längsneigung als 15 % aufweisen, damit die Baufahrzeuge das Gefälle überwinden können. Hierzu wäre ein nahezu kompletter Abtrag des Hügels direkt östlich der Anschlussstellenrampe erforderlich, der - obgleich nur vorübergehend für die Bauzeit notwendig - dauerhaft zu einem sehr erheblichen Eingriff in diesem Bereich führen würde. Um Setzungen des Damms der Baustraße zu vermeiden, müsste der Untergrund ggf. mittels einer Vorschüttung konsolidiert werden. Die Dammschüttung könnte in diesem Falle nur vom Talgrund aus vorgenommen werden. Zur Durchführung dieser Arbeiten müsste jedoch wieder auf die Gemeindeverbindungsstraße zurück gegriffen werden. Für die Baustraße wären ca. 20.000 m<sup>3</sup> zusätzliche Erdmassenbewegungen erforderlich. Eine zusätzliche Grundinanspruchnahme im Ausmaß von ca. 4.500 m<sup>2</sup> wäre die Folge, die nicht nur den Einwender Nr. 1000 beträfe.

Die Andienung der Baustelle über eine bahnparallele Zuwegung halten wir auch für unzumutbar, denn sie würde umfangreiche zusätzliche Erdarbeiten in einem hohen Hangbereich oberhalb der Bahnlinie erfordern. Die tief im Einschnitt verlaufende, stark frequentierte Bahnlinie München – Salzburg müsste in unmittelbarer Gleisnähe durch zusätzliche aufwändige Sicherungsmaßnahmen geschützt werden. Der Baustellenverkehr parallel zur Bahn wäre zudem aufgrund der beengten Platzverhältnisse erheblichen Einschränkungen unterworfen, da jede Verkehrsgefährdung ausgeschlossen werden muss. Die bahnparallele Baustraße wäre zudem mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Sie würde großflächig in die als Biotop im Sinne von Art. 13d BayNatSchG kartierten Flächen (8141-0066.018) der Bahnböschungen eingreifen. Diese Flächen sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten der streng geschützten Tierart Zauneidechse. Die Baustraße würde voraussichtlich Verbote des § 42 Abs. 1 BNatSchG erfüllen. Im Rahmen der dann nach § 43 Abs. 8 BNatSchG gebotenen Alternativenprüfung wäre die Bauabwicklung über die Gemeindeverbindungsstraße – wie hier planfestgestellt - sicherlich vorzugswürdig und daher zumutbar im Sinne der Vorschrift.

Die Anfahrt zur Baustelle westlich der Bahnlinie ist über die Gemeindeverbindungsstraße von Süden her wegen der engen Bahnunterführung für übliche Baufahrzeuge nicht möglich. Das Unterführungsbauwerk, das im Jahre 1901 errichtet und in den Jahren 1931 und 1941 umgebaut worden ist, weist eine lichte Höhe von minimal 2,78 m und eine lichte Weite von minimal 2,96 m auf. Die zulässige Fahrzeughöhe ist durch verkehrsrechtliche Anordnung auf 2,60 m beschränkt, um einen gewissen Sicherheitsabstand zur Brückendecke und damit auch zur Gleisanlage zu schaffen. Die Abmessungen des Unterführungsbauwerks sind ersichtlich zu gering, um Baufahrzeugen die Durchfahrt zu ermöglichen. Der Vorhabensträger hat eine Aufstellung der für die Bauabwicklung notwendigerweise zum Einsatz kommenden Baufahrzeuge gemacht. Danach werden für den Erd-, Frischbeton-, Betonbruch- und Schalungstransport voraussichtlich rund 2.000 Baustellenfahrzeuge (rd. 4.000 Fahrten) benötigt. Darunter fallen Betonmischer, die eine Höhe von rund 4,0 m aufweisen. Die erforderlichen Lastkraftwagen zum Abtransport des Betonbruchs haben – ohne Rundumleuchte – eine Höhe von ca. 3,00 m. Die übrigen Baufahrzeuge weisen ebenfalls eine Höhe von mehr als 2,60 m auf, so dass sie ebenfalls nicht durch die Unterführung in den derzeitigen Ausmaßen fahren dürfen. Das Verbot der Durchfahrt von Fahrzeugen mit einer Höhe von mehr als 2,60 m ist strikt einzuhalten. Es handelt sich um die Unterführung der stark frequentierten Bahnlinie München – Salzburg. Eine Gefährdung des Bahnverkehrs muss ausgeschlossen werden. Abgelehnt wird die Forderung des Einwenders, nur solche Baufahrzeuge dürften Verwendung finden, die die Unterführung passieren können. Diese Forderung wäre mit unverhältnismäßigen Mehrkosten verbunden. Der Vorhabensträger wäre gezwungen, im Bauvertrag die Verwendung unüblich kleiner Baufahrzeuge festzuschreiben, was wegen der Mehrfahrten zu höheren Kosten und einer längeren Bauzeit führen würde. Im Übrigen würde dadurch die Notwendigkeit der Hofstellenumfahrung und damit der

vorübergehende Eingriff in Privateigentum nicht entfallen. Denn die Umfahrung der Hofstelle wird für solche Fahrzeuge benötigt, welche Arbeitsmaschinen transportieren, die aufgrund ihrer Abmessungen auf keinen Fall durch die Unterführung hindurch passen.

Abgelehnt wird auch die Forderung der Einwender, die Unterführung soweit auszubauen, dass sie auch für übliche Baufahrzeuge geeignet ist. Eine so weitreichende Entscheidung ist vorliegend unseres Erachtens der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde entzogen. Die Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG umfasst nur notwendige Folgemaßnahmen, die kein umfangreiches eigenes Planungskonzept voraussetzen. Der Umbau der Kreuzung der Gemeindeverbindungsstraße mit der Eisenbahnlinie München – Salzburg ist weder notwendig noch ohne ein eigenes Planungskonzept zu verwirklichen. Die kreuzungsbeteiligten Baulastträger, die Gemeinde Vachendorf und die Deutsche Bahn, sehen offensichtlich keinen verkehrlichen Bedarf für eine Änderung der Kreuzung, denn sonst hätten sie die Verringerung der lichten Höhe der Unterführung, die vor einigen Jahren aufgrund von Baumaßnahmen der Gemeinde Vachendorf zum frostsicheren Ausbau ihrer Hauptwasserleitung eingetreten ist, nicht hingenommen. Im Übrigen ist auch kein Grund ersichtlich, der eine Änderung der nicht höhengleichen Kreuzung im Sinne von § 3 EKrG erforderlich machen würde. Die Sicherheit und die Abwicklung des Verkehrs auf der Gemeindeverbindungsstraße macht vorliegend eine Änderung der Bahnkreuzung nicht notwendig. Das übliche Verkehrsaufkommen der Gemeindeverbindungsstraße kann im Kreuzungsbereich abgewickelt werden. Die außergewöhnliche Situation der Baustelle der Talbrücke in Kreuzungsnähe rechtfertigt nicht, dass die Gemeinde oder die Bahn die Änderung der Kreuzung verlangen bzw. dulden müsste. Zudem würde die Änderung eine detaillierte Planung erforderlich machen. Der bloße Bau eines breiteren und höheren Provisoriums würde nicht ausreichen, weil eine Tieferlegung der Gemeindeverbindungsstraße die Gleitsicherheit der alten Stampfbetonwiderlager der Eisenbahnüberführung soweit beeinträchtigen würde, dass der Einsturz des Bauwerks befürchtet werden müsste. Der Umbau der Kreuzung ist auch angesichts der privaten Belange des Einwenders nicht notwendig im Sinne von Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG. Die Baustelle kann ohne den Umbau weitgehend ohne Inanspruchnahme seines privaten Eigentums angefahren werden. Nur wenige Fahrten (etwa 400 Lkw-Fahrten über die gesamte Bauzeit von voraussichtlich vier Jahren) mit besonders schwerem Gerät müssen über die Hofumfahrung abgewickelt werden. Dagegen würde ein Umbau der Kreuzung massive Beeinträchtigungen für den öffentlichen Bahnverkehr hervorrufen und unverhältnismäßige Kosten verursachen. Erhebliche Steuergelder müssten nur aufgrund einer unüblichen Baudurchführung ausgegeben werden, ohne dass damit ein nachhaltiger Nutzen erzielt werden könnte (zur fehlenden verkehrlichen Notwendigkeit der Änderung der Kreuzung siehe oben).

Die Umfahrung der Hofstelle ist notwendig, soweit die Benutzung der Gemeindeverbindungsstraße durch Baufahrzeuge im Bereich der Anwesen des Einwenders technisch nicht möglich ist. Der Einwender fordert den Verzicht auf die Hofstellenumfahrung zugunsten der durchgehenden Benutzung der GVS. Der Vorhabensträger hat die Abmessungen der Gemeindeverbindungsstraße aufgenommen und Schleppkurven errechnet. Es ist davon auszugehen, dass sämtliche Fahrten von Baustellenfahrzeugen auf der öffentlich gewidmeten Gemeindeverbindungsstraße von Norden her abgewickelt werden können und nur rund 200 Lkw, die zum Transport von schweren Arbeitsmaschinen oder langen Bewehrungen und Gerüsten benötigt werden, die Engstelle zwischen den beiden Anwesen des Einwenders nicht passieren können. Nur für diese schweren Transportfahrzeuge wird die Hofstellenumfahrung benutzt, andererseits ist sie für diese Fahrten jedoch auch zwingend erforderlich.

Die vom Einwender gehegten Befürchtungen, dass sein Betrieb infolge der vorübergehenden Beeinträchtigungen insbesondere durch die Umfahrung der Hofstelle exis-

tenzgefährdet sei, halten wir für ungerechtfertigt. Wir verkennen nicht, dass die Hofumfahrung einen gravierenden Eingriff in die Privatsphäre der Einwender darstellt und den landwirtschaftlichen Betrieb nicht unerheblich tangiert. Immerhin wird die Hofstelle vollständig von Fahrwegen umgrenzt. Die Umfahrung hindert den Einwender jedoch nicht daran, seinen Betrieb weiter zu bewirtschaften. Er kann weiterhin die hofnahen Flächen sowie die sog. „Schlechter Wiesen“ mit landwirtschaftlichen Maschinen bewirtschaften, auch wenn er Vorsicht bei der Überquerung der Hofumfahrung bzw. der Gemeindeverbindungsstraße walten lassen muss, um Konflikte mit dem Baustellenverkehr zu vermeiden. Sogar ein geordneter Viehtrieb über die Hofumfahrung hinweg bleibt weiterhin möglich, auch wenn wegen des Bauverkehrs das uneingeschränkte Wechseln der Tiere zwischen dem Stall und den umliegenden Wiesen wie bisher während der Bauzeit nicht mehr möglich sein wird. Zum Schutz der Tiere wird auch ein Weidezaun notwendig sein, der jedoch bereits derzeit nach Ortseinsicht am 15.9.2008 zum Einsatz kommt. Die Störung der Verbindung zwischen der Hofstelle und den unmittelbar anschließenden Flächen westlich davon wird nur temporärer Natur sein, wenn die Lkw-Fahrten mit den oben bezeichneten schweren Transportfahrzeugen stattfinden. Außerhalb dieser Fahrten wird zwar die Hofstellenumfahrung vorhanden sein, sie wird aber nicht benutzt werden.

Sogar unter der Annahme, dass die Tiere während der kompletten Bauzeit im Stall verbleiben müssten, wäre ihre Versorgung dennoch gewährleistet. Es ist nicht ersichtlich, dass der Lieferverkehr zum und vom Hof nicht aufrechterhalten werden könnte. Die erzeugten landwirtschaftlichen Produkte können zur Weiterverarbeitung abtransportiert werden. Anhaltspunkte dafür, dass der landwirtschaftliche Betrieb während der Bauphase nicht mehr aufrechterhalten werden könnte, sind nicht ersichtlich. Wartezeiten infolge des Baustellenverkehrs fallen nicht ins Gewicht. Wir verweisen hierzu auf nachfolgende Ausführungen zu den Verkehrsbehinderungen auf der Gemeindeverbindungsstraße. Insbesondere im Hinblick auf die Hofstellenumfahrung bleibt nochmals festzuhalten, dass sie lediglich für rund 400 Lkw-Fahren über die gesamte Bauzeit benötigt wird und nicht mit einem regelmäßigen Verkehr auf dieser Baustraße zu rechnen ist.

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 betrifft vorliegend sämtliche Entschädigungsfragen, die mit der dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahme von Eigentumsflächen zusammenhängen. Dazu gehören auch die Bewirtschaftungerschwernisse, die Folgewirkungen der unmittelbaren Grundinanspruchnahme darstellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 7.7.2004, 9 A 21/03 – juris, Rn. 26).

#### 2.4.1.1.2 Verkehrsbehinderungen auf der Gemeindeverbindungsstraße

Während der Bauphase wird es zu Verkehrsbehinderungen auf der Gemeindeverbindungsstraße sowohl nördlich als auch südlich des Anwesens des Einwenders kommen. Die Breite der GVS ist für Begegnungsverkehr von Baufahrzeugen zu schmal. Das Baustellenkonzept des Vorhabensträgers sieht daher vor, im Rahmen eines Ampelbetriebs nur Einbahnverkehr mit wechselnden Fahrtrichtungen zuzulassen. Der Einwender befürchtet Erschwernisse in der Führung seines landwirtschaftlichen Betriebes, etwa durch Wartezeiten an den Ampeln während der Haupterntezeit.

Im Rahmen der Planfeststellung sind die Konflikte zu bewältigen, die durch die Planung aufgeworfen werden. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Wir werden uns jedoch im Folgenden

mit der Problematik des Baustellenverkehrs auf der Gemeindeverbindungsstraße auseinandersetzen, weil sich die Verwirklichung des vorstehend beschriebenen Baustellenkonzepts des Vorhabensträgers aufgrund der genannten Rahmenbedingungen als alternativlos darstellt. Durch den Baubetrieb wird es für den Verkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße sicherlich zu Behinderungen kommen. Davon wird auch der Einwender betroffen sein. Wir meinen jedoch, dass der Einwender dadurch nicht in eigenen Rechtspositionen betroffen wird und dass seine Betroffenheit im Vergleich zur Erforderlichkeit der Nutzung der GVS für die Baustellenabwicklung geringwertig ist.

Ob der schlichte Gemeingebrauch nach Art. 14 BayStrWG ein subjektiv-öffentliches Recht darstellt, auf das sich der Einwender berufen kann, lassen wir dahinstehen. Die straßenverkehrsrechtliche Anordnung eines lichtzeichengesteuerten Einbahnverkehrs lässt jedenfalls den Gemeingebrauch unberührt. Sie stellt lediglich eine Schranke dar, der die Ausübung des Gemeingebrauchs unterworfen ist. Im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung kann die Gemeindeverbindungsstraße weiterhin unentgeltlich zu Verkehrszwecken von jedermann genutzt werden. Durch die verkehrsrechtliche Anordnung wird der Einwender auch nicht in seinem Anliegergebrauch eingeschränkt. Die rechtliche Grundlage und der Umfang des Anliegergebrauchs sind im Urteil des BayVGH vom 15.3.2006, 8 B 05.1356, ausführlich dargestellt. Vorliegend ist nach dieser Rechtsprechung der Anwendungsbereich des Anliegergebrauchs nicht eröffnet. Der Anliegergebrauch gilt nicht für Grundstücke außerhalb der geschlossenen Ortslage, denn Zufahrten außerhalb derselben gelten als Sondernutzung gemäß Art. 19 Abs. 1 BayStrWG (vgl. BayVGH, Ur. v. 15.3.2006, 8 B 05.1235 – juris, Rn. 35). Der Anliegergebrauch gewährt keinen Anspruch auf Bequemlichkeit und Leichtigkeit des Zugangs zu einem Grundstück (vgl. BayVGH, aaO, Rn. 38). Die Zugänglichkeit des Grundstücks des Einwenders zur öffentlichen Straße wird vorliegend in keiner Weise unterbrochen oder erschwert. Der Ampelbetrieb auf der GVS führt zwar zu Wartezeiten für den Verkehr, verändert jedoch das Nachbarschaftsverhältnis zwischen der Straße und den anliegenden Grundstücken nicht.

Die Gründe, die für das vom Vorhabensträger geplante Baustellenkonzept sprechen, überwiegen die Unannehmlichkeiten, die damit für den Einwender verbunden sind. Ohne den Einbahnverkehr müsste die Gemeindeverbindungsstraße soweit verbreitert werden, dass ein Begegnungsverkehr für Baustellenfahrzeuge möglich ist. Insbesondere in dem unübersichtlichen Streckenabschnitt entlang des Waldstücks östlich der Staatsstraße 2095 mit seiner kurvenreichen Trassierung und dem Gefälle wären umfangreiche Eingriffe in Privateigentum und in Natur und Landschaft notwendig. Im Übrigen müsste auch auf Flächen im Eigentum des Einwenders zugegriffen werden. Diese Eingriffe und die damit verbundenen Mehrkosten können mit dem Ampelbetrieb gänzlich vermieden werden. Dagegen erachten wir die Wartezeiten beim Ampelbetrieb für weniger gewichtig. Nach den Abschätzungen des Vorhabensträgers wird die maximale Anzahl von Lastkraftwagen auf der Gemeindeverbindungsstraße von rd. 100 Lkw/Tag beim Betonieren des Widerlagers erreicht. Verteilt auf 10 Arbeitsstunden bedeutet dies eine Anzahl von 10 Lkw/Stunde oder 20 Fahrten. Dies ermöglicht eine wechselseitige Grünzeit je Fahrtrichtung von 3 Minuten. In dieser Zeit kann die Fahrstrecke zwischen den beiden Ausweichstellen am Hof des Einwenders und an der Staatsstraße von rund 700 m bei einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 15 km/h zurückgelegt werden. Betrachtet man die Wartezeit für eine einzelne Fahrt, so ergibt sich ersichtlich keine nennenswerte Belastung des Einwenders, denn eine dreiminütige Wartezeit ist unerheblich. Auch bei einer kumulativen Betrachtung einer Vielzahl von Fahrten ergeben sich unseres Erachtens keine unzumutbaren Beeinträchtigungen infolge der Wartezeiten. Die derzeitige Straßenbreite ist für den Begegnungsverkehr landwirtschaftlicher Fahrzeuge nicht ausreichend, d. h. der Einwender muss heute mit Gegenverkehr rechnen und seine Fahrweise entsprechend anpassen. Während des Ampelbetriebs kann er dagegen

bei freigegebener Strecke zügiger fahren, ohne mit Gegenverkehr rechnen zu müssen. Zu seinen landwirtschaftlichen Flächen in unmittelbarer Hofnähe bzw. zu den sog. „Schlechter Wiesen“ kann der Einwender sogar ohne Einschränkung durch die Baustelle gelangen. Die Verkehrsbehinderungen auf der GVS werden nur temporär während der Bauphase auftreten und nach deren Abschluss wieder gänzlich entfallen.

#### 2.4.1.2 Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Felder infolge der geplanten Entwässerung

Der Einwender befürchtet, die Entwässerungsanlagen der Autobahn seien nicht ausreichend dimensioniert, um das Fahrbahnwasser schadlos abzuführen. Die Dimensionierung auf ein zehnjährliches Hochwasser sei nicht geeignet. Es seien Schutzmaßnahmen gegen Überschwemmungen über ein zehnjährliches Hochwasser hinaus festzusetzen. In der Vergangenheit habe es mehrfach Überschwemmungen des Rotmoosgrabens gegeben, die seine landwirtschaftlichen Felder im Bereich der sog. „Schlechter Wiesen“ betroffen hätten. Problematisch sei insbesondere, dass von den Gehölzbeständen oberstrom der sog. „Schlechter Wiesen“ bei Hochwasser Treibgut und Kies fortgespült und auf den unterliegenden landwirtschaftlichen Flächen des Einwenders abgelagert würden. Die Gemeinde unterhalte den Rotmoosgraben zwar regelmäßig, verlange dafür jedoch eine Kostenerstattung. Der Einwender unterhalte den Graben freiwillig in kürzeren Abständen und sei daher von der Kostenerstattung ausgenommen. Er könne diese freiwillige Unterhaltung jedoch aus Zeitgründen nicht fortsetzen. Durch die Einleitung des Wassers von den Entwässerungsanlagen der Autobahn erwarte er eine Verschärfung der Abflusssituation des Grabens.

Wir erachten die geplanten Entwässerungsanlagen für ausreichend und weisen die Einwendungen und Forderungen des Einwenders zurück. Im Rahmen der Straßenplanung sind alle damit adäquat-kausal verbundenen Beeinträchtigungen planerisch zu bewältigen. Ein Anspruch auf einen auf statistisch alle 100 Jahre vorkommende Ereignisse ausgelegten Hochwasserschutz besteht nicht (vgl. OVG NS, Urt. v. 01.09.2005, 7 KS 220/02 – juris, 1. Leitsatz). Die geplanten Entwässerungsanlagen sind auf ein zehnjährliches Regenereignis dimensioniert und berücksichtigen bereits den zukünftigen sechsstreifigen Ausbau der A8. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat die Dimensionierung als ausreichend bestätigt (vgl. C.2.3.5.2). Diese Dimensionierung entspreche dem Stand der Technik. Bei dem vorliegend betroffenen Gebiet entlang des Rotmoosgrabens im Bereich der Talbrücke Bergen handelt es sich um kein amtlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet. Von Ausuferungen sind lediglich landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen. Nach den Schilderungen des Einwenders liegt die Vermutung nahe, dass die aus Sicht des Einwenders bestehende unbefriedigende Hochwassersituation auf die Unterhaltung des Rotmoosgrabens zurückzuführen ist, an der die Einleitung von Fahrbahnwasser der Autobahn grundsätzlich weder rechtlich noch tatsächlich etwas ändert. Die nach den Angaben des Wasserwirtschaftsamts maximal zulässige Einleitungsmenge in den Rotmoosgraben von 37 l/s je Einleitungsstelle wird durch die vorliegende Planung deutlich unterschritten. Infolge der vorgesehenen Drosselung erfolgt lediglich eine Einleitung von 15 l/s je Einleitungsstelle.

Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat bestätigt, dass sogar bei einer Ausnutzung der maximal zulässigen Einleitungsmenge von 37 l/s die Dimensionierung der Regenrückhaltebecken auch für ein 20 jährliches Regenereignis ausreichend ist. Erst bei einem Regenereignis über vier Stunden Dauer mit einer Heftigkeit, wie es alle 50 Jahre vorkommt, würden in diesem Fall die Becken voll laufen und in der letzten halben Stunde über die Notentlastung mehr als die 37 l/s je Einleitungsstelle ablaufen. Bei der maximal zulässigen Einleitungsmenge von insgesamt 74 l/s würde sich der Wasserspiegel des Rotmoosgrabens bei einer Ausuferung und einer angenommenen abflusswirksamen Breite von 3,0 m um nur etwa 1,0 cm erhöhen. Bei jeder weiteren und dementsprechend ungünstigeren Ausuferung würde sich der An-

stieg des Wasserspiegels wieder vermindern. D. h. die zusätzliche Einleitung des Fahrbahnwassers der Autobahn in den Rotmoosgraben würde bei Ausnutzung der maximal zulässigen Abflussmenge zu einer unerheblichen Erhöhung des Wasserstandes des Grabens führen. Umso mehr gilt dies für die tatsächlich geplante gedrosselte Einleitung von 15 l/s je Einleitungsstelle.

#### 2.4.1.3 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.

##### 2.4.1.3.1 Verschattung

Der Einwender befürchtet, dass seine Anwesen durch die Errichtung der neuen Talbrücke einer zusätzlichen und eigentumsrechtlich relevanten Verschattung ausgesetzt sein könnten. Damit seien Energieverluste, insbesondere auch im Bereich der auf dem Gebäude „Schlecht 2“ befindlichen Photovoltaikanlage, verbunden. Die Sonneneinstrahlung auf den landwirtschaftlichen Flächen sei ebenfalls vermindert. Dies alles führe zu Erwerbsverlusten und einer Wertminderung der Wohngebäude.

Diese Befürchtungen des Einwenders sind unbegründet. In einer eigenen Untersuchung wurde die Veränderung der Verschattungssituation für die Wohngebäude der Einwender und den vorgelagerten Garten durch das Büro Obermeyer gutachtlich ermittelt. Verglichen wurde die Bestandssituation mit der Planung, wie sie sich aus den festgestellten Planunterlagen ergibt. Nicht berücksichtigt wurden Einflüsse der Vegetation und der Meteorologie. Ergebnis der Untersuchung ist, dass in den Monaten April bis August aufgrund des in diesen Monaten höheren Sonnenstandes mit keiner Verschattung der Flächen zu rechnen ist. In den übrigen Zeiten ergibt sich sowohl durch die bereits bestehende als auch die neu geplante Brücke eine Verschattung der Anwesen und des Gartens. Die relevanten Zeiträume sind dabei nach Sonnenstand die Morgen- und Vormittagsstunden. Die morgendliche Verschattung wird durch den Brückenkörper etwa in Brückenmitte hervorgerufen. Die Verschattung tritt im Wesentlichen bis ca. 11 Uhr auf. Im Tagesverlauf wandert der Schatten vollständig aus den Fassadenflächen der Wohngebäude heraus. Nur die Gartenfläche erhält im Dezember keine Vollbesonnung mehr. Nachmittags und abends erfolgt die Verschattung durch den im Bereich des westlichen Widerlagers bestehenden Bergrücken. Die Brücke hat hierauf im Bestand und in der Planung kaum Einfluss. Lediglich im Dezember zeigt sich eine Beeinflussung der Gartenfläche.

Durch den Neubau der Talbrücke in der festgestellten Planung verändert sich die Verschattungssituation generell dadurch, dass die geplante Brücke etwas weiter nördlich und etwas höher liegt als die bestehende Brücke. Das bewirkt, dass die vollständige Besonnung der Häuser am Vormittag tendenziell etwas später eintritt. Sofern eine morgendliche Sonneneinstrahlung in flachem Winkel unter der Brücke hindurch stattfindet, bleibt diese bei der Neuplanung etwas länger bestehen als im Bestand, wobei die morgendliche Besonnung unter der Brücke hindurch stark von der Belaubung der Bäume entlang des Bahndammes und des Rotmoosgrabens abhängig ist.

Konkret wurde für die südwärts gerichtete Fassade des Gebäudes „Schlecht 1“ ermittelt, dass sich die vollflächige Besonnung im Dezember um bis zu ca. eine Stunde zeitlich nach hinten verschiebt. Dieser Effekt nimmt mit zunehmend höherem Sonnenstand rasch ab und verschwindet im Laufe des Monats Februar. Die abendliche Verschattung bleibt durch den Neubau völlig unverändert. Zwischen den Monaten September und März ergibt sich eine Verringerung der rechnerischen Vollbesonnungsdauer um bis zu etwa einer Dreiviertelstunde. Im Dezember ergibt sich eine Verringerung von etwa 10 bis 15% über den Tag. Im Jahresverlauf bedeutet dies eine Reduzierung der Vollbesonnungsdauer im Mittel von rund 3%.

Für den Garten, der dem Anwesen „Schlecht 1“ vorgelagert ist, ergibt sich rechnerisch in den Monaten September bis März eine Verschiebung der Dauer der Vollbesonnung um bis zu zweieinhalb Stunden nach hinten. Im Dezember verbleibt gänztägig ein Restschatten auf diesem Grundstücksteil. In diesem Monat ist von einer Verringerung der rechnerischen Vollbesonnungsdauer von etwa 50% über den Tag auszugehen. Im Jahresverlauf bedeutet dies eine Verringerung von rund 9%.

Für die Fassade des Gebäudes „Schlecht 2“ verschiebt sich die vollflächige Besonnung im Dezember und Januar um ca. eine Stunde nach hinten. Dieser Effekt nimmt mit zunehmendem Sonnenstand ab und verschwindet im Zeitraum Februar/März. Die abendliche Verschattung beginnt im Dezember etwas früher, bleibt in den übrigen Monaten jedoch unverändert. Insgesamt verringert sich die rechnerische Vollbesonnungsdauer zwischen September und März um bis zu einer Dreiviertelstunde. Im Dezember ergibt sich eine Verringerung von etwa 10 bis 15% über den Tag. Im Jahresverlauf bedeutet dies eine Verringerung um rund 3% im Mittel.

Hinsichtlich der Photovoltaikanlage auf dem Dach des Anwesens „Schlecht 2“ ist mit einer Verschiebung der vollflächigen Besonnung im Dezember und Januar um bis zu rund einer Dreiviertelstunde nach hinten zu rechnen. Dieser Effekt nimmt mit zunehmend höherem Sonnenstand rasch ab und verschwindet im Laufe des Monats Februar. Ende Februar tritt keine Veränderung mehr zwischen dem Bestand und dem Neubau auf. Die abendliche Verschattung ist vom Neubau nahezu unbeeinflusst. Zwischen Oktober und Februar ergibt sich insgesamt eine Verringerung der rechnerischen Vollbesonnungsdauer um bis zu einer halben Stunde. Im Dezember erreicht die Verringerung knapp 10% über den Tag. Im Jahresverlauf ist mit einer Verringerung von rund 2% im Mittel auszugehen.

Die Ergebnisse des Verschattungsgutachtens zeigen, dass der Neubau der Talbrücke zu keinen unzumutbaren Auswirkungen hinsichtlich der Verschattung der Anwesen und der Photovoltaikanlage des Einwenders führt. Dem Einwender steht daher unseres Erachtens kein Anspruch auf Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG zu. Es sind keine Rechtsvorschriften ersichtlich, die für den Fall einer Verschattung die Grenze des Zumutbaren konkretisieren. Wir beurteilen daher die Zumutbarkeit der vorliegend zu erwartenden Verschattungswirkung nach den Umständen des Einzelfalls. Danach ist zu berücksichtigen, dass die Lage der Anwesen bereits durch die seit vielen Jahrzehnten bestehende Talbrücke erheblich vorbelastet ist. Die betroffenen Flächen befinden sich zudem im Außenbereich, in dem mit der Projektierung von Verkehrswegen gerechnet werden muss. Insoweit ist der Außenbereich vorbelastet (vgl. BayVGH, Beschluss v. 5.3.2001, 8 ZB 00.3490 – juris). Durch den Neubau der Talbrücke ergibt sich für die Wohngebäude eine Verschlechterung der Besonnung im Jahresverlauf von ca. 3%. In den Wintermonaten, in denen der Sonnenschein als besonders kostbar empfunden wird, verringert sich die Vollbesonnung um ca. 10 bis 15%. Das liegt unseres Erachtens jedoch im Rahmen dessen, womit ein Grundstückseigentümer im rechtlich und tatsächlich vorbelasteten Außenbereich rechnen muss (vgl. BVerwG, Urt. v. 23.02.2005, 4 A 4/04 – juris, Rn. 58). Hinsichtlich der Verschattung des Gartens ergibt sich im Winterhalbjahr eine Verringerung um bis zu zweieinhalb Stunden, die nur zwischen Ende November und Ende Januar größer als 20% ist. Im Winterhalbjahr, insbesondere zwischen Novem-

ber und Januar ist jedoch nicht davon auszugehen, dass der Garten zur Erholung im Freien genutzt wird. Dieser Zeitraum stellt zudem keine Vegetationsphase für Gartenfrüchte dar, so dass die Verringerung der Sonneneinstrahlung auch diesbezüglich von uns als zumutbar erachtet wird. Gleiches gilt im Hinblick auf die Photovoltaikanlage, die im Jahresverlauf lediglich eine um rund 2% verringerte Besonnung hinnehmen muss, wobei die größte Verringerung im Monat Dezember anzunehmen ist und trotz der rechnerisch in dieser Zeit geringsten maximal möglichen Sonnenscheindauer dennoch nur rund 10% beträgt.

#### 2.4.1.3.2 Verlärmung

Der Einwender hält die der Planung zugrunde liegende Verkehrslärmschutzkonzeption für nicht ausreichend. Er kritisiert die den Verkehrslärmberechnungen zugrunde gelegte Verkehrsprognose und hält die Berechnungen an sich für nicht nachvollziehbar. Er fordert als aktive Lärmschutzmaßnahme den Bau eines geschlossenen Geländers, das zugleich auch dem Schutz der Flächen unterhalb der Brücke vor Spritzwasser dienen könnte. Zu diesen Einwendungen haben wir bereits unter C.2.3.2.2 und C.2.3.3.1.4 Ausführungen gemacht, auf die verwiesen wird.

Hinsichtlich des Lärms, der durch die Baufahrzeuge auf der Gemeindeverbindungsstraße bzw. auf der Hofumfahrung erzeugt wird, ist zunächst festzustellen, dass §§ 41 ff. BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV keine Anwendung finden. Es mangelt an einem Bau bzw. einer wesentlichen Änderung eines öffentlichen Verkehrsweges. Daher bietet allein Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 BayVwVfG die rechtliche Grundlage für die Beurteilung der Lärmauswirkungen während der Bauzeit. Danach sind dem Vorhabensträger Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, wenn sie zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Die Erforderlichkeit ist nur anzunehmen, wenn die nachteiligen Wirkungen einem Betroffenen billigerweise nicht mehr zugemutet werden können. Ob aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen nach diesem Maßstab erforderlich sind, beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Danach hat ein Betreiber einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage solche schädlichen Umweltauswirkungen zu verhindern, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Unvermeidbare schädliche Umweltauswirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken.

In Ergänzung zu vorgenannten Überlegungen ziehen wir als Maßstab für die Bewertung der Zumutbarkeit des Baulärms die Bestimmungen der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.8.1970 (AVV-Baulärm) heran, die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG auch weiterhin Geltung hat. Dagegen greifen wir auf die TA Lärm nicht zurück, weil der von Baustellen ausgehende Lärm von ihrem Anwendungsbereich ausdrücklich ausgenommen ist (vgl. Sechste Allg. Verwaltungsvorschrift zum BImSchG - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm vom 26.8.1998, Nr. 1.f)).

Der nach der AVV-Baulärm maßgebliche Immissionsrichtwert richtet sich nach der jeweiligen Gebietsart. Ist für ein Gebiet ein Bebauungsplan nicht aufgestellt, so ist die tatsächliche bauliche Nutzung zugrunde zu legen (vgl. Nr. 3.2.3 AVV-Baulärm). Vorliegend handelt es sich um Außenbereich im Sinne von § 35 BauGB, in dem die Anwesen des Einwenders liegen. Wir ordnen dem Außenbereich die Immissionsrichtwerte von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts gemäß Nr. 3.1.1 c) AVV-Baulärm zu. Der Außenbereich dient strukturell nicht dazu, Wohnnutzungen aufzunehmen. Infolge dieser Missbilligung der allgemeinen Wohnnutzung im Außenbereich halten wir es für gerechtfertigt, von höheren Immissionsrichtwerten auszugehen als bei Gebieten, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind. Nicht übersehen werden darf dabei zudem, dass der Eigentümer eines im Außenbereich gelegenen Grundstücks damit rechnen muss, dass jedenfalls in der Nähe seines Grundstücks öffentliche Wege projektiert werden. Sein Grundstückseigentum ist

durch die Situation vorbelastet (vgl. BayVGH, Beschluss v. 5.3.2001, 8 ZB 00.3490 – juris).

Gemäß Nr. 4.1 AVV-Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche ergriffen werden, wenn die durch die Baustelle hervorgerufenen Geräusche den Immissionsrichtwert um 5 dB(A) übersteigen. Von solchen Maßnahmen kann dagegen abgesehen werden, soweit durch den Betrieb von Baumaschinen infolge nur gelegentlich einwirkender Fremdgeräusche keine zusätzlichen Gefahren, Nachteile oder Belästigungen eintreten.

Unter Zugrundelegung dieser Maßstäbe erachten wir die zu erwartenden Belästigungen durch den Baulärm für den Einwender für zumutbar. Der Vorhabensträger hat die voraussichtlichen Lärmeinwirkungen, die durch die Baustelle für die Anwesen Schlecht 1 und 2 hervorgerufen werden, gutachterlich ermitteln lassen (vgl. Schalltechnische Untersuchung von Möhler + Partner vom 08.04.2009). Ergebnis der Untersuchung ist, dass durch die Planung der Baumaßnahme während der Tagzeit, die die AVV-Baulärm zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr festlegt, keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Baulärm auch während der besonders lärmintensiven Bauphasen (zum Beispiel Abbruch des Widerlagers und des Überbaus der alten Brücke West) zu erwarten sind. Der Immissionsrichtwert der AVV-Baulärm für den Tag wird nicht um 5 dB(A) überschritten. Im Nachtzeitraum, den die AVV-Baulärm zwischen 20:00 Uhr und 7:00 Uhr festlegt, können bei lärmintensiven Bautätigkeiten Überschreitungen des Immissionsrichtwerts von mehr als 5 dB(A) sowie kurzzeitige Geräuschspitzen von 75 dB(A) nicht ausgeschlossen werden. Unter der Annahme, dass in der Nacht zwei Stunden besonders lärmintensive Bauarbeiten vorgenommen werden, kann es zu einer geringfügigen Überschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwerts um 6 dB(A) kommen. Legt man jedoch zugrunde, dass die im Außenbereich gelegenen Anwesen allein durch die bestehende Bundesautobahn ohne Berücksichtigung der Bahnlinie bereits einer Lärmbelastung von mindestens 61 dB(A) tags und mindestens 56 dB(A) nachts ausgesetzt sind (vgl. Planunterlage 11.1) und die Überschreitung des nächtlichen Immissionsrichtwerts der AVV-Baulärm um 6 dB(A) einen Lärmpegel von 51 dB(A) markiert, halten wir auch die vorgesehene nächtliche Bautätigkeit und die damit verbundene Lärmbelastung für den Einwender für zumutbar.

Im Übrigen haben wir zusätzlich mit den unter A.6.2 aufgeführten Auflagen zum Schutz des Einwenders vor Baulärm Vorsorge getroffen. So dürfen Insbesondere die lärmintensiven Abbrucharbeiten nicht zwischen 20 Uhr und 7 Uhr durchgeführt werden. Für Bauarbeiten, die einen Anlieferverkehr von Norden erfordern, wird die bestehende öffentliche Gemeindeverbindungsstraße soweit wie möglich genutzt. Der Lkw-Verkehr, der über den öffentlichen Straßenraum abgewickelt wird, fällt unter den üblichen Gemeingebrauch der Straße. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch unterfällt er – wie bereits dargelegt – dem Anwendungsbereich der §§ 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV. Er ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht grundsätzlich hinzunehmen. Der Vorhabensträger hat vorsorglich die zu erwartenden Lärmauswirkungen durch den Baustellenverkehr auf der Gemeindeverbindungsstraße anhand der Grenzwerte der 16. BImSchV ermittelt. Dabei wurde festgestellt, dass die Lärmbelastung durch den Baustellenverkehr auf der Straße zwischen den Anwesen Schlecht 1 und 2 in der Spitzenbauzeit bis zu 61 dB(A) am Tag betragen wird, was deutlich unterhalb des Grenzwerts von 64 dB(A) tagsüber liegt, der für die beiden Anwesen im Außenbereich zugrunde gelegt wird. In der Nachtzeit zwischen 22 Uhr und 6 Uhr (vgl. Anlage 1 zur 16. BImSchV) wird es keine nennenswerten Lkw-Verkehre geben. Eine Gesundheitsgefährdung für die Nachbarschaft infolge des Baulärms kann auch unter einer summierenden Berücksichtigung der Lärmbelastung durch den Straßen- und Schienenverkehr ausgeschlossen werden.

#### 2.4.1.3.3 Spritzwasser- und Staubschutz

Der Einwender befürchtet eine Beeinträchtigung seiner Anwesen und Grundstücke durch Einwirkungen von Spritzwasser und Staub. Wir meinen, dass sich die Beeinträchtigungen in einem zumutbaren Rahmen halten werden. Der Baustellenverkehr wird sich hauptsächlich auf der bestehenden asphaltierten Gemeindeverbindungsstraße abspielen. Staubeinwirkungen, wie etwa bei reinen aufgekiesten Baustraßen, sind nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigung der Gebäudesubstanz durch Einwirkungen von Spritzwasser, das von den auf der GVS fahrenden Baufahrzeugen aufgewirbelt wird, muss grundsätzlich hingenommen werden, weil sich auch der Verkehr von Lastkraftwagen auf der öffentlich gewidmeten Straße im Rahmen des üblichen Gebrauchs der Straße bewegt. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Baufahrzeuge insbesondere an der Engstelle zwischen den beiden Gebäuden sehr langsam fahren werden und daher mit erheblichen Aufwirbelungen von Fahrbahnwasser nicht zu rechnen ist. Die wenigen Lkw-Fahrten auf der Hofumfahrung spielen hinsichtlich der Spritzwasser- und Staubeinwirkungen eine untergeordnete Rolle. Staubeinwirkungen durch die Baustelle selbst sind unvermeidlich. Da sich die Baustelle in einigem Abstand von den Gebäuden befindet, ist davon auszugehen, dass die Partikel durch den Wind verdriftet werden. Nicht auszuschließen ist jedoch, dass bei Südströmung Staubpartikel auf die landwirtschaftlichen Flächen und die Gebäude des Einwenders treffen. Mit den Auflagen A.6.2.2.1 und A.6.2.2.2 haben wir sichergestellt, dass der Beweis über die tatsächlichen Auswirkungen von Spritzwasser und Staub auf die Gebäude und die umliegenden Flächen gesichert und tatsächlich entstandener Schaden im nachgewiesenen Umfang ersetzt wird.

#### 2.4.1.3.4 Fremdenverkehr/Mieteinnahmen

Der Einwender befürchtet infolge des Bauprojekts Mietminderungen, die existenzgefährdend wirken würden. Solche Mietminderungen sind im Hinblick auf die Prüfung der Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebs nur insoweit beachtlich, als es sich um mit dem Betrieb verbundene Einnahmen handelt (z. B. „Ferien auf dem Bauernhof“). Nach den Angaben des Einwenders sind Fremdenzimmer im Rahmen des Programms „Ferien auf dem Bauernhof“ eingerichtet, so dass die Möglichkeit weiterer Betriebseinnahmen gegeben sei. Wir lassen dahinstehen, ob der Betrieb bereits derzeit Einnahmen aus der Vermietung von Fremdenzimmern erzielt, die zur Aufrechterhaltung seiner Existenz erforderlich sind, oder ob es sich nur um zukünftige Chancen handelt. Aus der vorübergehenden Inanspruchnahme von Eigentumsflächen zum Zwecke der Errichtung und dem Betrieb der Hofumfahrung lassen sich jedenfalls vor dem Hintergrund der wenigen Lkw-Fahren keine existenzgefährdenden Mietminderungen ableiten. Wie bereits ausführlich gezeigt, haben wir die Beeinträchtigungen des Einwenders, die durch den Baustellenbetrieb entstehen, soweit wie nur irgend möglich minimiert. Die Hofumfahrung ist unvermeidlich. Sie ist für Fahrten von lediglich ca. 200 Lkw zwingend erforderlich. Ohne die Hofumfahrung wäre ein Teil der erforderlichen Bauarbeiten nicht durchführbar und damit das gesamte Projekt des Neubaus der Talbrücke Bergen nicht umsetzbar.

Die Abwicklung des Baustellenverkehrs über die Gemeindeverbindungsstraße stellt selbstverständlich eine Beeinträchtigung der Wohnqualität im Anwesen des Einwenders dar. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es sich um eine öffentliche Straße handelt, auf der grundsätzlich auch Lkw-Verkehre abgewickelt werden dürfen. Die Untersuchung des Vorhabensträgers zu den Lärmauswirkungen des Baustellenverkehrs auf der Gemeindeverbindungsstraße hat gezeigt, dass die zulässigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für die im Außenbereich gelegenen Anwesen eingehalten, ja deutlich unterschritten werden. Vor diesem Hintergrund ist die - sicherlich im Vergleich zur bestehenden Situation ungewöhnliche - Verkehrsbelastung auf der Gemeindeverbindungsstraße entschädigungslos hinzunehmen.

Einen Entschädigungsanspruch für die durch die Anlage und den Betrieb der Autobahn entstehenden Belastungen lehnen wir ab, da sie angesichts der bereits bestehenden erheblichen Vorbelastung und der Situierung des Anwesens im bauplanungsrechtlichen Außenbereich keine, jedenfalls keine wesentlichen Verschlechterungen darstellen.

#### 2.4.1.4 Existenzgefährdung infolge aller Auswirkungen der Planung

Der Einwender machte geltend, unter Berücksichtigung der Summe aller Beeinträchtigungen sei es ihm nicht mehr zumutbar, seine Existenz weiterhin im Bereich des Anwesens Schlecht aufrechtzuerhalten. Er sei in seiner Existenz bedroht und müsse abgesiedelt werden.

Wie bereits ausführlich dargelegt werden die Beeinträchtigungen für den Einwender durch die Planung und die in diesem Beschluss erteilten Auflagen auf das vertretbare Mindestmaß begrenzt. Weder durch die vorübergehenden Beeinträchtigungen während der Bauphase noch durch die dauerhafte Anlage und den Betrieb der geänderten Talbrücke wird der Einwender in seiner Existenz gefährdet. Die geforderte Absiedlung seines Anwesens wird abgelehnt.

#### 2.4.1.5 Ersatzlandbereitstellung

Über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland muss die Planfeststellungsbehörde nicht entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

#### 2.4.1.6 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

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

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

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

#### 2.4.1.7 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.6.5 klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

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

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

#### 2.4.1.8 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

## 2.5 **Gesamtergebnis**

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

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der Talbrücke Bergen ungünstiger beurteilt. Die Beeinträchtigungen, die sich aus dem Vorhaben für den Einwender Nr. 1000 und seinen landwirtschaftlichen Betrieb ergeben, werden durch die zwingenden Gründe des Allgemeinwohls, die für den Bau der neuen Talbrücke sprechen, überwogen. Zwar verkennen wir nicht, dass der Einwender Nr. 1000 zu den Hauptbetroffenen der Maßnahme gehört. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass sein Anwesen im weniger schutzwürdigen und bereits vorbelasteten Außenbereich liegt (BayVGH, Urteil vom 30.10.2007, 8 A 06.40026 - juris, Rn. 92, m.w.N.). Die Belastungen durch den Baubetrieb sind nur vorübergehender Natur und planerisch sowie durch die in diesem Beschluss enthaltenen Auflagen soweit wie möglich minimiert. Die Instandsetzung der Brücke ist aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich und auch in ihrem planfestgestellten Ausmaß im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Leichtigkeit des Verkehrs auf der wichtigen Verkehrsachse der A 8 und aus Gründen der Wirtschaftlichkeit vernünftigerweise geboten. Die für das Bauvorhaben sprechenden Belange überwiegen die entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange.

## 2.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in diesem Planfeststellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG, soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG eingreift.

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.

Zu den einzelnen Regelungen über die Widmung, die Umstufung und Einziehung wird auf das Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2) verwiesen.

## 3. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Die sofortige Vollziehung der Baumaßnahme wird angeordnet. Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 24.03.2009 einen Antrag auf Anordnung der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses gestellt.

Die Erneuerung der Talbrücke Bergen ist dringend erforderlich, um die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die bestehende Brücke wurde im Jahre 1937 errichtet und weist erhebliche Altersschäden auf. Zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und der Nachbarschaft vor einem Versagen der Brückenkonstruktion musste bereits die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn für Lkw und Pkw beschränkt werden. Die Brücke ist als dringend erneuerungsbedürftig anzusehen. Neben der dargestellten Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit ist auch die Wahrung der Leichtigkeit des Verkehrs hier von großer Bedeutung. Die Autobahn A 8 stellt die wichtigste Fernstraßenverbindung Südbayerns in Richtung Süd- und Südosteuropa dar. Die möglichst störungsfreie Aufrechterhaltung dieser Verbindung ist für den Personen- und Warenaustausch von größter Bedeutung.

Nach den Angaben des Vorhabensträgers ist aufgrund der dargestellten Dringlichkeit der Erneuerung der Talbrücke Bergen die umgehende Umsetzung der Baumaßnahme beabsichtigt. Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung der Baumaßnahme sind erfüllt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat dem Bauwerksentwurf mit Schreiben vom 25.03.2008 zugestimmt, die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (OBB) hat dessen Genehmigung mit Schreiben vom 23.04.2008 erteilt. Im Entwurf des Bundeshaushalts 2009 ist die Talbrücke Bergen als Erhaltungsmaßnahme lfd. Nr. 24.1 bereits mit einem Anlaufbetrag enthalten. Mit Schreiben vom 30.01.2009 hat das BMVBS die Maßnahme in das Konjunkturprogramm II aufgenommen, der Vorhabensträger hat den tatsächlichen Bedarf mit Datum vom 03.02.2009 an die OBB gemeldet.

Wegen des schlechten Bauwerkzustands ist die dringend notwendige Umlegung des Verkehrs auf die neu zu errichtende Brücke im Norden der bestehenden noch Ende des Jahres 2011 beabsichtigt. Voraussetzung dafür die die öffentliche Ausschreibung der Baumaßnahme im Mai 2009.

Angesichts der höchsten Dringlichkeit der Baudurchführung zum Schutz von Belangen mit sehr großem Gewicht einerseits und den konkret mit der planfestgestellten Maßnahme verbundenen Eingriffe in widerstreitende öffentliche oder private Belange (auf die obigen Ausführungen zu den einzelnen Belangen wird verwiesen) überwiegt das öffentliche Interesse an der sofortigen Umsetzung der Baumaßnahme.

#### **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 Abs. 1 des KG befreit.

#### **Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im 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 per E-Mail ist nicht zulässig.

### **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit**

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße hat aufgrund der unter A.7 angeordneten sofortigen Vollziehbarkeit keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO ist schon vor Erhebung der Anfechtungsklage zulässig.

Die Antragstellung per E-Mail ist nicht zulässig.

### **Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung**

Der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Verwaltungsgemeinschaft Bergen für die Gemeinden Bergen und Vachendorf sowie bei der Gemeinde Siegsdorf zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Das gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gegen Empfangsbestätigung oder Postzustellungsurkunde individuell zugestellt worden ist. Nach der öffentlichen Bekanntmachung im Oberbayerischen Amtsblatt kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern, Hausanschrift: Maximilianstraße 39, 80538 München, Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München, angefordert werden.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter Ziff. 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen auch bei der Autobahndirektion Südbayern und der Regierung von Oberbayern eingesehen werden. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.bayern.de](http://www.regierung.oberbayern.bayern.de) abgerufen werden.

München, 05.05.2009  
Regierung von Oberbayern

Beier  
Oberregierungsrat