

Aktenzeichen: 32-4354.2-B304-011



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

B 304

3-streifiger Ausbau zwischen Heilig-Geist und Salinenstraße

B 304_1160_0,060 bis B 304_1140_0,087

München, 9. Dezember 2011

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung.....	6
1.Feststellung des Plans.....	6
2.Festgestellte Planunterlagen.....	6
3.Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Bauausführung	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	9
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.5 Verkehrslärmschutz	11
3.6 Landwirtschaft.....	11
3.7 Fischerei	11
3.8 Militärische Belange.....	12
3.9 Denkmalpflege.....	12
4.Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	13
4.1 Gegenstand / Zweck.....	13
4.2 Plan	13
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen.....	13
5.Straßenrechtliche Verfügungen	14
6.Zurückweisung der Einwendung	15
7.Kostenentscheidung	15
B Sachverhalt.....	16
1.Beschreibung des Vorhabens	16
2.Planungsstufen.....	17
3.Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	17
C Entscheidungsgründe.....	19
1.Verfahrensrechtliche Bewertung	19

1.1	Allgemeines zur Planfeststellung.....	19
1.2	Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	19
1.3	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
1.4	FFH-Vorprüfung	21
2.	Materiell-rechtliche Würdigung	22
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	22
2.2	Planrechtfertigung	23
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	24
2.4	Private Einwendungen	51
2.5	Gesamtergebnis.....	52
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	53
3.	Kostenentscheidung.....	53

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
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
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift

DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
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: 32-4354.2-B304-011

**Vollzug des FStrG;
B 304 Stadtgebiet Traunstein
3-streifiger Ausbau zwischen Heilig-Geist und Salinenstraße
B 304_1160_0,060 bis B 304_1140_0,087**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den 3-streifigen Ausbau der B 304 Traunstein – Freilassing zwischen Heilig-Geist und Salinenstraße (Bau-km 0-040 bis Bau-km 0+570) mit den sich aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sowie den aus Ziffern A.3 und A.6 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	-	Erläuterungsbericht	-
2	-	Übersichtskarte	1:25000
3	-	Übersichtslageplan	1:5000
6.1	-	Regelquerschnitt B 304 Traunstein – Freilassing: Lärmschutzwand auf Wall	1:50

6.2	-	Regelquerschnitt B 304 Traunstein – Freilassing: Lärmschutzwand und Stützbauwerk	1:50
7.1	-	Lageplan	1:1000
7.2	-	Bauwerksverzeichnis	-
8	-	Höhenplan	1:1000/100
11.1	-	Ergebnis schalltechnischer Berechnungen	-
12.1	-	Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan	-
12.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konflikt- plan	1:1000
12.3	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:1000
12.03	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Ausgleichsfläche Fläche 2 – Flächenpool Trenkmoos	1:1000
13	-	Unterlagen zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
14.1	-	Grunderwerbsplan	1:1000
14.2	-	Grunderwerbsverzeichnis	-
15	-	FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet 8142-372 „Oberes Surtal und Urstromtal Höglwörth“	-
16	-	Faunistische Untersuchungen zu Fledermäusen, Vögel und Amphibien	-

Daneben ist den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

Unterlage 11.2: Verkehrsdaten Prognose 2025

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 24. Juni 2011. Die in den Planunterlagen enthaltenen Roteintragungen tragen das Datum vom 30. November 2011.

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 Netzproduktion GmbH, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung von gegebenenfalls erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Sollten Anpassungsarbeiten an der Kabelanlage der Deutschen Telekom erforderlich werden, wird darauf hingewiesen, dass in dieser Anlage auch Telekommunikationslinien anderer Unternehmen verlegt sind.

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

3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Netzzentrum Freilassing, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Der Stadtwerke Traunstein GmbH und Co. KG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasser- und Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Der Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit gegebenenfalls Anpassungsarbeiten an den betroffenen Kabelleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit die ggf. erforderlichen Sondagen und Ausgrabungen mit einem Vertreter der Dienststelle geplant und die

Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachtet werden können.

3.1.6 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, 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 Bauausführung

Bei der Bauausführung ist die „Verordnung zur Einführung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung“ vom 22.8.2002 – 32. BImSchV, BGBl. S. 3478 sowie die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.3.1 Bei der Verbreiterung der Straße ist darauf zu achten, dass der derzeitige Hochwasserschutzgrad erhalten bleibt und keine Schwachstelle im Hochwasserschutz entsteht. Dies ist gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

3.3.2 Die beiden dichten Leitungsquerungen DN 600, insbesondere die bei Station 0+120, dürfen nicht wieder in Betrieb genommen werden, da ansonsten durch den Rückstau bei Hochwasser der Traun Überschwemmungsgefahr für das Hinterland besteht.

3.3.3 Bei allen Einrichtungen zur Straßen- und Binnenentwässerung ist darauf zu achten, dass keine Überschwemmungsgefahr durch einen Rückstau der Traun entsteht. Gegebenenfalls sind in Rücksprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein Maßnahmen zur Rückstausicherung entsprechend den Deichbau-Richtlinien vorzusehen.

3.3.4 Der Abflussquerschnitt des Sparzer Grabens darf durch die Brückenverbreiterung nicht verringert werden.

3.3.5 Sollten bei den Aushubarbeiten optische oder andere organoleptische Auffälligkeiten des Bodens festgestellt werden, die auf eine schädliche Bodenveränderung oder Altlast hindeuten, ist unverzüglich das Landratsamt Traunstein zu benachrichtigen (Mitteilungspflicht gem. Art. 2 BayBodSchG). Der Bauablauf an den Gewässern ist so einzurichten, dass die Gewässer möglichst wenig eingetrübt werden. Baggerarbeiten sind soweit möglich im Trockenen durchzuführen. Beim Umgang mit

wassergefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Öle, usw.) ist darauf zu achten, dass Boden und Wasser nicht verunreinigt werden.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.4.1 Die Rodung des an der B 304 gelegenen Gehölzstreifens und die Fällung der drei Einzelbäume dürfen – abweichend von den Darlegungen in den Planunterlagen - nur im Zeitraum zwischen Anfang Oktober und Ende Februar erfolgen. Rodungsmaßnahmen außerhalb dieses Zeitraumes sind nur mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde zulässig, wenn gewährleistet ist, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten beschädigt oder zerstört werden.

3.4.2 Die in den Planunterlagen 12.1, 12.2 und 12.3 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen sollen möglichst zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Die in Planunterlage 12.1 enthaltenen Angaben zur Entwicklungs- und Unterhaltungspflege der Ausgleichsmaßnahme A1 sind verbindlich.

Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayer. Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis der für Ausgleichsmaßnahmen festgesetzten Flächen in aufbereiteter Form zu deren Erfassung im Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

3.4.3 Wenn und soweit die Lärmschutzwand transparent ausgeführt wird, ist hierfür geeignetes Vogelschutzglas zu verwenden, um Vogelschlag zu vermeiden. Bei der Errichtung transparenter Lärmschutzanlagen ist die Einhaltung der Auflage unter Ziffer 3.5.2 zu beachten.

3.4.4 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.

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

- 3.4.6 Der Vorhabensträger hat rechtzeitig vor Baubeginn eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu bestellen und dem Landratsamt Traunstein (Untere Naturschutzbehörde) zu benennen.

3.5 Verkehrslärmschutz

- 3.5.1 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. Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des Fahrbahnbelages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des Belages hat sorgfältig zu erfolgen.
- 3.5.2 Die Gestaltung der Lärmschutzwand im Rahmen der Ausführungsplanung darf nicht zu einer Einbuße ihrer Lärmschutzfunktion führen. Insbesondere darf die Herstellung einer transparenten Lärmschutzwand entsprechend Ziffer 3.4.33. auch zu keinen Pegel erhöhenden Schallreflexionen führen.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu gewinnen, zu lagern und wiederzuverwenden.
- 3.6.2 Bei den Pflanzungen sind standortheimische Sträucher und Einzelbäume autochthonen Ursprungs zu verwenden.

3.7 Fischerei

Der Vorhabensträger hat mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere durch geeignete und der Situation angepasste und mit dem Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei, abgestimmte Sicherheitsverkehrungen während der Bauzeit an den vom Bauvorhaben betroffenen Gewässern soweit wie möglich zu vermeiden. Maßnahmen an Gewässern sollen außerhalb der Schonzeiten der hier vorkommenden Fischarten stattfinden. Auf die Laichzeit dominanter Fischarten ist Rücksicht zu nehmen.

Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser in den Vorfluter gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort über den Vorhabensträger zu verständigen.

Bei der Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten.

3.8 Militärische Belange

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

3.9 Denkmalpflege

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

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

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

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege

festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

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

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der B 304 von Bau-km 0-040 bis Bau-km 0+570 in folgende oberirdische Gewässer erteilt.

1. zwischen Bau-km 0-040 und Bau-km 0+113 über eine Spitzrinne und zwei Absetzschächte DN 2500 bei Bau-km 0+040 in die Traun,
2. zwischen Bau-km 0+113 und Bau-km 0+128 über eine Spitzrinne und einen Absetzschacht DN 2000 bei Bau-km 0+123 in die Traun,
3. zwischen Bau-km 0+436 und Bau-km 0+509 über eine Spitzrinne und einen Absetzschacht DN 2000 bei Bau-km 0+527 in den Sparzer Graben und
4. zwischen Bau-km 0+509 und Bau-km 0+570 über eine Spitzrinne und einen Absetzschacht DN 2000 bei Fluss-km 24.38 in die Traun.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen 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 hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.3.1 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten

Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.

- 4.3.2 Die Straßen- und sonstige Einlaufschächte sind mit Schlammeimern zu versehen. Die Anlagen (Schlammeimer, Absetzschacht) sind rechtzeitig zu räumen. Das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf keinesfalls in ein Gewässer eingebracht werden.
- 4.3.3 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Abwasseranlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG).
- 4.3.4 Die Entwässerungseinrichtungen sind entsprechend Merkblatt DWA-M 153 zu bemessen.
- 4.3.5 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, ist das Wasserwirtschaftsamt Traunstein sofort zu verständigen.
- 4.3.6 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Landratsamt Traunstein, untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Planunterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von 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 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 7.2) und dem Lageplan (Planunterlage 7.1). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Zurückweisung der Einwendung

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

7. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das vorliegende Bauvorhaben umfasst den dreistreifigen Ausbau eines Abschnitts der Bundesstraße 304 (B 304) auf einer Länge von 506 m sowie die Herstellung einer Lärmschutzanlage auf einer Länge von 595 m. Die B 304 führt von München kommend in südöstlicher Richtung über Wasserburg, Traunstein und Freilassing bis zur österreichischen Grenze bei Salzburg. In Altenmarkt an der Alz führt die von Norden kommende Bundesstraße 299 in die B 304 und endet dort. Die B 304 führt derzeit durch Traunstein; eine Nordumfahrung befindet sich im Bau. Östlich von Traunstein schließt die Bundesstraße 306 von Süden kommend an die B 304 an. Dieser Knotenpunkt wird Salinenknoten genannt und ist signalgesteuert. Die B 304 biegt an diesem Knotenpunkt nach Norden ab und führt auf einer Strecke von insgesamt rund 700 m an der Traun entlang. Dieser im Stadtgebiet von Traunstein gelegene Teil der B 304 soll auf einer Länge von 506 m auf drei Streifen ausgebaut werden.

Der betreffende Abschnitt liegt zwischen dem Stadtteil Heilig-Geist im Norden (etwa auf Höhe der Einmündung der Kreisstraße TS 1) und dem Salinenknoten im Süden. Westlich der Trasse fließt die Traun, der am südlichen Ende der Baustrecke der Sparzer Graben zufließt. In diesem Bereich befindet sich zwischen der B 304 und der Traun eine markante Felsformation, der sogenannte „Traunstein“, der für die Stadt eine wichtige geschichtliche und kulturelle Bedeutung hat.

Der gesamte Verkehr der B 304 führt derzeit noch durch die Innenstadt von Traunstein, soll jedoch nach Fertigstellung der im Bau befindlichen Umfahrung von Traunstein, die für das Jahr 2012 geplant ist, nördlich an Traunstein vorbeigeleitet werden. Die Planfeststellung für die Nordumfahrung Traunstein, 2. Bauabschnitt (Planfeststellungsbeschluss vom 24. Juni 2005, Az. 225.5-43542-B304-008) endet am Beginn der hier planfestgestellten Ausbaustrecke. Nach Eröffnung der Nordumfahrung verbindet der vorliegende Streckenabschnitt die Nordumfahrung mit der sich südlich anschließenden B 306, was bedeutet, dass der Nord-Süd-Verkehr zwischen Siegsdorf und Altenmarkt, der bislang über die Salinenstraße durch Traunstein und südlich über die B 306 geführt wurde, dann erstmalig über diesen Streckenabschnitt geführt wird. Demgegenüber wird der Nord-Ost-Verkehr zwischen Altenmarkt und Freilassing, der bislang über den vorliegenden Streckenabschnitt

geführt wurde, nach Eröffnung der Nordumfahrung nicht mehr über den hier festgestellten Streckenabschnitt geführt.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben umfasst rund 0,470 ha. Davon entfallen rund 0,168 ha auf neu versiegelte Flächen und rund 0,302 ha auf Grünflächen einschließlich der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen.

Für den Baubetrieb werden lediglich Flächen genutzt, auf denen später die neue Fahrspur oder der Lärmschutz errichtet wird.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) in Verbindung mit den Querschnitts-, Lage- und Höhenplänen (Planunterlagen 6, 7, 8) sowie den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen (Planunterlage 11.1) und in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlagen 12), worauf verwiesen wird.

2. Planungsstufen

Bei dem geplanten dreistreifigen Ausbau handelt es sich um eine kleinere Baumaßnahme an einer bereits bestehenden Bundesstraße. Vorbereitende Planungsstufen, wie Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder Raumordnungsverfahren, waren für das Vorhaben nicht erforderlich. Die Maßnahme ist nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten, sondern es handelt sich um eine einzelne Verbesserungsmaßnahme nach § 3 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG).

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 24. Juni 2011 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein, für den 3-streifigen Ausbau der B 304 zwischen Heilig-Geist und Salinenstraße das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 25.06.2011 in der Zeit vom 01.07.2011 bis 01.08.2011 bei der Stadt Traunstein zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Traunstein bis zum 16.08.2011 oder bei der Regierung von Oberbayern bis spätestens 16.08.2011 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist alle Einwendungen ausgeschlossen sind.

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

- Stadt Traunstein
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Fürstenfeldbruck
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Ebersberg
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Bayerischer Bauernverband
- Vermessungsamt Traunstein
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Bezirk Oberbayern – Fachberatung für Fischerei
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
- E.ON Bayern AG
- Energienetze Bayern GmbH
- Stadtwerke Traunstein GmbH und Co. KG

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend. Ein Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Allgemeines zur Planfeststellung

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

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 (§ 17 Satz 3 und 4 FStrG i. V. m. 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 sind gemäß § 8 Abs. 1 WHG die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen. Gemäß § 19 Abs.1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Fernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Wir haben in diesem Verfahren gemäß § 17a Nr. 5 Satz 1 FStrG auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet. Da es vorliegend nur zwei Einwender gab und nicht zu erwarten war, dass hier zu einem Interessenausgleich oder einer einvernehmlichen Lösung gelangt werden könnte, hielten wir es in Ausübung pflichtgemäßen Ermessens für angebracht, auf den Termin zu verzichten (vgl. BVerwG NVwZ 2011, 177 Rn 35).

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde von den beiden Einwendern durch gemeinsam erhobene Einwendung bemängelt, dass die ausgelegten Planunterlagen

nicht dem Informationszweck der Auslegung genügten. In den ausgelegten Planunterlagen seien insbesondere zu dem Geh- und Radweg lediglich globale nichtssagende Aussagen enthalten. Die Breite des Weges könne aus den Plänen nur unter erheblichem Aufwand herausgemessen werden. Nicht erläutert werde, um wie viel der Weg verschmälert wird und wie groß dessen Restbreite sein werde. Der Hinweis, die Funktionsfähigkeit des Weges werde aufrecht erhalten, reiche nicht aus. Die Rüge halten wir im Ergebnis für nicht zutreffend. Die ausgelegten Planunterlagen wurden trotz der nachträglichen geringfügigen Präzision in Form von Roteintragungen den Zwecken der Planauslegung gerecht. Die Anstoßfunktion und der Informationszweck der Auslegung waren gewährleistet. Aus den Planunterlagen war ersichtlich, dass der Weg zwar abschnittsweise den geänderten Gegebenheiten angepasst, jedoch in seiner Existenz und in seiner Funktion aufrecht erhalten bleiben soll. Der ausgelegte Plan enthielt sowohl den Wegeverlauf als auch – im Hinblick auf die Anstoßfunktion - hinreichende Angaben zu dessen Breite. Im Bereich der Unterführung der Bundesstraße enthält das Bauwerksverzeichnis unter der laufenden Nummer 2.11 Angaben, aus denen die Wegebreite abgeleitet werden konnte. Die Breite der Unterführung ist mit 3,00 m angegeben, ihre Höhe mit 2,60 m. In Unterlage 6.2 ist darüber hinaus für die Breite des Geh- und Radwegs entlang der Lärmschutzanlage eine Breite von mindestens 2,50 m angegeben. Die im Bereich des Traunsteins sowie der Überquerung des Sparzer Grabens vorgesehene Verengung des Weges wurde im Bauwerksverzeichnis unter der laufenden Nummer 1.24 offen gelegt. Gerade die Einwendungen zeigen, dass die Planunterlagen die Verengung des Weges aufgedeckt haben und Anstoß gegeben haben, dagegen Einwendungen zu erheben. Inwieweit diese Einwendungen gerechtfertigt sind, ist keine verfahrensrechtliche Frage und wird im Rahmen der materiell rechtlichen Würdigung behandelt.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

Für die Erweiterung der B 304 um einen 3. Fahrstreifen auf einer Länge von 506 m sehen die gesetzlichen Regelungen die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht obligatorisch vor. Insbesondere ist die B 304 keine Schnellstraße im Sinne von Nr. 14.3 Anlage 1 UVPG in Verbindung mit dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November

1975. Es ist jedoch gemäß § 3c Satz 5 in Verbindung mit § 3b Abs. 3 UVPG eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen. Die Pflicht zur Durchführung der Vorprüfung für den Bau einer Bundesstraße ergibt sich aus Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG. Sie ist hier durchzuführen, da es sich um eine Änderung handelt, die eine Vorprüfung erstmalig erforderlich macht.

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist vorliegend nicht erforderlich, da eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 aufgeführten Kriterien nicht darauf hindeutet, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann (vgl. § 3c Satz 1 UVPG). Die höhere Naturschutzbehörde hat diese Bewertung ausdrücklich bestätigt.

Die Bewertung der prognostizierten Umweltauswirkungen ergibt, dass diese nicht schwerwiegend sein werden, sondern vielmehr zu erwarten ist, dass durch den 3. Fahrstreifen nur geringe nachteilige Umweltauswirkungen verursacht werden. Bei der Erweiterung um einen 3. Fahrstreifen auf einer Länge von 506 m handelt es sich um ein Vorhaben von vergleichsweise geringer Größe. Auch der Standort des Vorhabens spricht dafür, dass die Umwelt vergleichsweise gering belastet wird, da es lediglich um die Verbreiterung der Bundesstraße geht – somit also lediglich eine bereits vorhandene Umweltbelastung intensiviert wird und keine Flächen betroffen sein werden, die nicht ohnehin schon durch die Nähe zur Straße anthropogen geprägt sind. Es werden keine Flächen in Anspruch genommen, die Schutzgebiete im Sinne von § 22 BNatSchG sind (vgl. Nr. 2.3 Anlage 2 UVPG). Es wird erwartet, dass die Belastung der Umwelt durch Lärm- und Schadstoffe durch den zusätzlichen Fahrstreifen jedenfalls nicht verstärkt wird, da sich das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau nicht erhöhen und der Verkehrsfluss verbessert wird (vgl. nachrichtlich beigefügte Unterlage 11.2 – Verkehrsdaten-Prognose 2025). Gemäß §§ 3c Satz 5 in Verbindung mit 3b Abs. 3 Satz 3 UVPG bleibt bei der Prüfung der Altbestand, also der vor Ablauf der jeweiligen Umsetzungsfristen (3. Juli 1988 und 14. März 1999) erreichte Bestand, unberücksichtigt.

1.4 FFH-Vorprüfung

Das FFH-Gebiet 8142-372 „Oberes Surtal und Urstromtal Höglwörth“ grenzt südöstlich an den betroffenen Streckenabschnitt der B 304 an. Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist das Vorhaben vor seiner Zulassung auf seine Verträglichkeit

mit den Erhaltungszielen eines Natura-2000 Gebietes zu überprüfen (FFH-Verträglichkeitsprüfung), wenn es geeignet ist, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Das benannte FFH-Gebiet ist ein Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG, da es von der Kommission in die Liste nach Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 3 der Richtlinie 92/43/EWG aufgenommen wurde (Amtsblatt der Europäischen Union, L 30/255 vom 2. Februar 2010). Das Gebiet ist folglich Natura-2000 Gebiet im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG.

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nur erforderlich, wenn der vorgesehene Ausbau der B 304 geeignet ist, das FFH-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Um zu ermitteln, ob das zutrifft, ist eine sogenannte FFH-Vorprüfung (Planunterlage 15) durchzuführen. Im Rahmen dieser Vorprüfung wurden die Wirkfaktoren des Bauvorhabens einschließlich bau- und anlagebedingter Projektwirkungen sowie betriebsbedingter Wirkungen umfassend ermittelt und mögliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets prognostiziert. Im Ergebnis gelangt die Vorprüfung dazu, dass das Ausbauvorhaben nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets 8142-372 „Oberes Surtal und Urstromtal Höglwörth“ führen kann. Baubedingte Projektwirkungen erreichen entweder das Gebiet überhaupt nicht oder werden durch den Betrieb der bestehenden B 304 überlagert und sind somit nicht relevant. Auch anlagebedingte Projektwirkungen erreichen das Gebiet nicht, da aufgrund der bestehenden B 304 bereits eine erhebliche Zäsur zwischen dem FFH-Gebiet und der Traun besteht und der Ausbau keine neuen Zerschneidungs- oder Barrierewirkungen verursachen wird. Eine Beeinträchtigung durch betriebsbedingte Wirkungen des Ausbauvorhabens kommt ebenfalls nicht in Betracht, da es keine vorhabensbedingte Erhöhung des Verkehrsaufkommens geben wird und somit keine erhöhten Stickstoffdepositionen oder Steigerungen der Lärmbelastung verursacht werden. Auch eine Erhöhung des Kollisionsrisikos kann ausgeschlossen werden. Diese Bewertungen wurden von der höheren Naturschutzbehörde bestätigt. Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung ist somit entbehrlich.

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 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

Für das Vorhaben besteht eine Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses. Der Ausbau ist zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderlich. Der bestehende Straßenabschnitt wird schon dem gegenwärtigen Verkehrsaufkommen nur unzureichend gerecht. Erst recht wird er das zukünftig zu erwartende weiter steigende Verkehrsaufkommen nicht mehr leistungsfähig bewältigen können. Derzeit zeigen sich die Grenzen der Leistungsfähigkeit insbesondere in den Morgen- und Abendspitzen, in denen Stau und zähflüssiger Verkehr an der Tagesordnung sind, wodurch die Unfallgefahr steigt. Das Vorhaben dient insbesondere auch der Verringerung der Staugefahr auf dem Streckenabschnitt und der damit verbundenen Gefahr eines Rückstaus in den Ettendorfer Tunnel.

Für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur Nordumfahrung Traunstein im Bereich B 304/St 2105 Heilig – Geist wurde an einem Normalwerktag im September 2008 eine Knotenpunktzählung durchgeführt. Diese ergab, dass der Abschnitt der B 304 zwischen dem Knoten Heilig-Geist und Salinenstraße mit ca. 16.900 Kfz/24h belastet war. Nach der Verkehrsprognose ist für das Jahr 2025 auf dem gleichen Streckenabschnitt eine Belastung von rund 26.000 Kfz/24h, das heißt eine Verkehrszunahme von rund 54%, zu erwarten (Verkehrsuntersuchung Modus Consult Ulm vom 28.10.2009). Diese Steigerung des Verkehrsaufkommens ist unter anderem deshalb zu erwarten, da 2012 die Nordumfahrung Traunstein in Betrieb genommen werden soll, die dazu führen wird, dass der Nord-Süd-Verkehr aus Richtung Altenmarkt in Richtung Siegsdorf zukünftig über den Streckenabschnitt der B 304 zwischen Heilig Geist und Salinenstraße verlaufen wird.

Der Reduzierung der Staugefahr auf dem Streckenabschnitt in Nord-Süd-Richtung kommt eine besondere Bedeutung zu, da die Gefahr besteht, dass sich nach der für 2012 geplanten Eröffnung der Nordumfahrung Rückstaus in den neuen Ettendorfer Tunnel bilden. Da bereits jetzt in den Morgen- und Abendspitzen lange Stauungen entstehen, ist davon auszugehen, dass die B 304 zwischen Heilig-Geist und

Salinenstraße im Prognosejahr 2025 überlastet sein wird und die Staus noch zunehmen werden.

Dem Bauvorhaben steht nicht entgegen, dass es nicht im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten ist. Gemäß § 1 Abs. 1 Satz 2 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) wird das Bundesfernstraßennetz grundsätzlich nach dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen ausgebaut. Das vorliegende Ausbauvorhaben ist zwar im Bedarfsplan nicht bezeichnet, jedoch sind gemäß § 3 FStrAbG einzelne Verbesserungsmaßnahmen zulässig. Vorliegend handelt es sich angesichts ihres geringen baulichen Umfangs und ihrer nicht das Verkehrsaufkommen erhöhenden verkehrlichen Wirkung unzweifelhaft um eine solche zulässige Verbesserungsmaßnahme.

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

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

Das Vorhaben ist mit öffentlichen Belangen vereinbar.

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung aus Richtung Mühldorf über die Mittelzentren Trostberg und Traunreut nach Traunstein, Siegsdorf und zur Autobahn A 8. Das Ausbauvorhaben stärkt diese Entwicklungsachse und steht folglich im Interesse der Raumordnung.

Laut Regionalplan Südostoberbayern, zuletzt fortgeschrieben am 19.8.2008, soll das großräumige Straßennetz so gestaltet werden, dass es seine verkehrliche Funktion auch innerhalb der Region erfüllen kann, die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet ist und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt so weit wie möglich verringert werden. Der dreistreifige Ausbau der B 304 im bezeichneten

Bereich wird dazu beitragen, diese verkehrsplanerischen Ziele zu erfüllen, da sich die Verkehrssituation durch den Ausbau entspannen und so die Staugefahr reduziert wird.

2.3.2 Planungsvarianten

Aus § 17 Satz 2 FStrG ergibt sich die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, juris Rn. 73; BVerwG 24.4.2009, 9 B 10/09, juris Rn. 5). Vorliegend boten sich kaum Varianten zum hier planfestgestellten Ausbau, da die geologischen, landschaftlichen und verkehrlichen Gegebenheiten eine andere Streckenführung vernünftigerweise ausschließen. Insbesondere wäre eine Verbreiterung am östlichen Fahrbahnrand aufgrund der dort anstehenden hohen Felswände so aufwändig und kostenintensiv, dass diese Variante vernünftigerweise nicht in Betracht kommt.

Die Nullvariante scheidet als Alternative ebenfalls aus, denn mit ihr lässt sich das der Planung zugrunde liegende Planungskonzept nicht verwirklichen. Ohne die vorgesehene Ausbaumaßnahme kann das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig und sicher bewältigt werden, denn mit der Nullvariante würde lediglich der bauliche Status Quo aufrecht erhalten. Verkehrsregelnde Maßnahmen allein gewährleisten keine Abhilfe der Staugefahr und den damit verbundenen Gefahren für die Verkehrssicherheit, die insbesondere im Hinblick auf den Rückstau in den Tunnelbereich von besonderem Gewicht sind.

Es gibt keine andere vernünftige Möglichkeit, den Verkehrsfluss auf dem vorliegenden Streckenabschnitt zu verbessern. Allein durch diesen Ausbau lässt sich das Ziel, den Verkehrsfluss in diesem Gebiet zu verbessern und die Rückstaugefahr in den Ettendorfer Tunnel zu vermeiden, umsetzen.

2.3.3 Technische Gestaltung des Vorhabens

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen 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. Die Verbreiterung um einen Fahrstreifen für den aus Norden kommenden Verkehr dient der Sortierung des Verkehrs in den geradeaus Richtung Autobahn A 8 orientierten und in den in die Innenstadt von Traunstein orientierten Verkehr. Die Sortierung und Bereitstellung von zusätzlicher Aufstellfläche vor der Ampelanlage dienen der Vermeidung eines Rückstaus von Fahrzeugen in den nördlich des Planfeststellungsabschnitts gelegenen Ettendorfer Tunnel.

2.3.3.1 Trassierung

Der Planung liegt eine Entwurfsgeschwindigkeit von $V_e = 60$ km/h zugrunde, die aufgrund der gegebenen Streckencharakteristik und der Lage der Bundesstraße zutreffend gewählt wurde. Die Trassierung folgt dem Straßenbestand und ist im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ohne Bedenken. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden auf der ganzen Strecke eingehalten.

2.3.3.2 Querschnitt

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ergibt für den Bundesstraßenabschnitt eine Verkehrsbelastung von rund 26.000 Kfz/24h. Zur Aufnahme dieser Verkehrsmengen wurde eine Verbreiterung des zweistreifigen Querschnitts auf drei Fahrstreifen gewählt. Während in Süd-Nord-Richtung wie bisher eine Fahrspur führt, wird in Nord-Süd-Richtung eine Fahrspur ergänzt.

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung von rund 26.000 Kfz/24h im Jahr 2025 auf der Ausbaustrecke wäre nach den einschlägigen Straßenbaurichtlinien für die vorliegende Straßenkategorie B II ein Regelquerschnitt RQ 20 mit vier Fahrstreifen vorgesehen. Wegen der am östlichen Fahrbahnrand gelegenen hohen Felswände kommt aus wirtschaftlichen Gründen jedoch nur eine 3-streifige Lösung in Betracht, ohne dass sich daraus im vorliegenden Fall unzumutbare Beeinträchtigungen oder unbewältigte Probleme ergeben. Die zu erwartenden verkehrlichen Probleme bestehen hauptsächlich für den Nord-Süd-Verkehr, der aus dem Tunnel kommend an der lichtsignalgesteuerten Einmündung der Salinenstraße ins Stocken kommt. Können diese Stauungen und insbesondere ein Rückstau in den Tunnel vermieden werden, entspannt sich die Verkehrssituation erheblich. Diese angestrebte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kann mit dem vorgesehenen dreistreifigen Ausbau bewerkstelligt werden. Ein nach den Straßenbaurichtlinien

vorgesehener vierstreifiger Ausbau wäre darüber hinaus optimal, er stellt indessen keine Voraussetzung dar, ohne deren Erfüllung ein Ausbau zu unterlassen wäre. Der vorliegende 3-streifige Querschnitt ist abgestimmt auf die Ausfahrt aus dem künftigen Kreisverkehr bei Heilig-Geist und dem signalgesteuerten Knotenpunkt B 304/B 306 (Salinenstraße). Die gesamte Fahrbahnbreite beträgt 11,00 m. Für Details wird auf die Planunterlagen 6.1 und 6.2 verwiesen. Die Bauklasse wird dem Verkehrsaufkommen angepasst und nach laut RStO 01 berechnet.

2.3.3.3 Lärmschutzanlagen

Als Lärmschutzanlage ist zwischen Bau-km 0-040 und 0+170 eine Wall-Wand-Kombination vorgesehen. Die Böschungen des Lärmschutzwalls erhalten eine Böschungsneigung von maximal 1:1,5. Im Bereich zwischen Bau-km 0+170 und Bau-km 0+510 wird die Lärmschutzanlage auf einem Stützbauwerk errichtet, damit der Retentionsraum der Traun nicht verringert wird. In der Folge wird bis zum Ende der Baustrecke eine Lärmschutzwand errichtet.

Die Gestaltung der Lärmschutzanlagen wird in Abstimmung mit der Stadt Traunstein im Rahmen der Bauausführung (technische Ausführung der aktiven Lärmschutzanlage in Verbindung mit den städtebaulichen Belangen) festgelegt. Mit Auflage A3.5.2 ist jedoch sichergestellt, dass die im Rahmen des Verfahrens aus Gestaltungsgründen angestrebte transparente Ausführung der Lärmschutzanlage in Teilbereichen, insbesondere auf der Brücke über den Sparzer Graben, nicht zu einer Funktionseinbuße der Lärmschutzanlage führt und die gesetzlichen Lärmgrenzwerte an den Immissionsorten eingehalten werden (Unterlage 11.1, Blatt 9/10).

2.3.3.4 Geh- und Radweg (BWV Nr. 1.24)

Der bestehende Geh- und Radweg wird zwischen Bau-km 0+490 und Bau-km 0+557 den geänderten Gegebenheiten angepasst. Im Übrigen bleibt er von der Planung unberührt. Im Verfahren wurde die Planung von Einwendern dahingehend gerügt, sie sehe auf einer Länge von 70 m zwischen Bau-km 0+490 und 0+560 ohne Angabe konkreter Zahlen vor, den Geh- und Radweg lediglich auf Gehwegbreite zu verschmälern. Eine Gehwegbreite reiche jedoch nicht aus für den stark frequentierten Geh- und Radweg.

Wir erachten diese Rüge für unberechtigt. Die Planung nimmt auf den nicht motorisierten Verkehr soweit wie möglich Rücksicht und sieht dementsprechend vor,

den bestehenden Weg in seinen bisherigen Abmessungen weitgehend aufrecht zu erhalten. Sowohl die Wegeunterführung als auch die Ausbildung der Lärmschutzanlage als Lärmschutzwand führen dazu, dass der Geh- und Radweg überwiegend in seiner bisherigen, ausreichenden Breite weiterhin zur Verfügung steht. Lediglich in dem Bereich der Überführung des Sparzer Grabens kann der Weg aus Platzgründen nur als Gehweg ausgeführt werden, dessen Breite nach den präzisierten Angaben des Vorhabensträgers zwischen 1,50 m auf der Brücke und 1,25 m am Traunstein beträgt. Diese Breite erachten wir in Abwägung aller zu betrachtenden Belange für vertretbar. Bereits derzeit weist der bestehende Weg dort eine Engstelle auf. Er wird gemeinsam mit der Bundesstraße über die Sparzer Graben-Brücke in einer Breite von rund 2,0 m geführt. Aufgrund der Herstellung der Lärmschutzwand kann diese vorhandene Breite des Weges nicht aufrecht erhalten bleiben. Die Planung gewährleistet indessen, dass die Wegeverbindung an sich erhalten bleibt und Fußgänger die Gewässerüberführung weiterhin benutzen können. Radfahrer müssen absteigen, um ohne Gefahren für sich und andere den Sparzer Graben zu überqueren. Diese Unannehmlichkeit erachten wir jedoch für zumutbar. Die Engstrecke beträgt einschließlich des Bereichs am Traunstein nur rund 70 m. Der hauptsächliche Radverkehr von und zur Innenstadt Traunstein über den sogenannten Sparzer Steg wird durch diese Engstelle nicht betroffen. Die Vermeidung der Engstrecke wäre mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden, weil die Brücke nochmals verbreitert werden müsste. Zudem würde eine Verbreiterung der Brücke einhergehen mit der nochmals deutlichen Verkleinerung des Traunsteins, eines Felsens, der für die Stadt Traunstein von historischem Wert ist. Die Unannehmlichkeiten für den Teil der Radfahrer, die über den Sparzer Graben fahren und künftig absteigen müssen fallen im Verhältnis zu den mit der Herstellung einer durchgängigen Wegebreite von 2,50 m verbundenen Beeinträchtigungen anderer Belange nicht ins Gewicht.

2.3.3.5 Auswirkungen auf das Straßen- und Wegenetz, Kreuzungen und Einmündungen

Durch die Ausbaumaßnahme ist keine Änderung im Wegenetz vorgesehen. Die Zufahrt zum Parkplatz des Trimm-Dich-Pfades am Sparzer Graben bleibt in ihrer Lage und Höhe wie bisher erhalten. Ob – wie in den Planunterlagen angedeutet - nach dem Bau der 3. Fahrspur nur noch von der B 304 rechts ab und in die B 304 rechts eingefahren werden soll, wird nicht im Rahmen der Planfeststellung geklärt,

sondern kann als straßenverkehrsrechtliche Frage einer Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde überlassen bleiben.

2.3.3.6 Sonstiges

Über den Streckenabschnitt verlaufen in beiden Richtungen Busverbindungen des Regionalen Verkehrsverbandes Oberbayern (RVO) und Schulbusverbindungen. Im Planungsbereich befindet sich eine Bushaltestelle, die nach Süden verlegt wird (Bau-km 0+105, BWV Nr. 2.21).

Alle Angaben der örtlichen Versorgungsträger über die Lage der Ver- und Entsorgungsleitungen wurden in die Planung übernommen. Leitungsarbeiten werden nur in kleinerem Umfang, überwiegend zur Sicherung des Schmutzwasserkanals der Stadt Traunstein, anfallen.

2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Der Ausbau wird dazu beitragen, die Belastung der Anwohner mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, indem der Verkehrsfluss verbessert wird. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens.

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrs-

geräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Ausbau der B 304 hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das in § 50 BImSchG enthaltene Optimierungsgebot im Hinblick auf die Lärmvermeidung steht der Planung nicht entgegen. Eine Änderung der Trasse in Lage oder Höhe kommt aufgrund der topographischen Gegebenheiten und des erforderlichen unverhältnismäßigen Kostenaufwands nicht in Betracht.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Der geplante Ausbau der B 304 genügt auch den Anforderungen der zweiten Stufe, das heißt den Regelungen der §§ 41 bis 43 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Bei dem Ausbau der B 304 handelt es sich gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV um eine wesentliche Änderung, da die Straße durchgehend um einen Fahrstreifen erweitert wird. Ein Fahrstreifen ist dann durchgehend, wenn er zwischen zwei Kreuzungen oder Einmündungen geplant ist (Numberger in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Anhang IV.1, Rn. 23). So liegt der Fall hier, da die Straße zwischen den Kreuzungen Salinenstraße/B 306 im Süden und der nördlichen Kreuzung der zukünftigen Ortsumfahrung B 304/St 2105 durchgängig um einen Fahrstreifen erweitert werden soll.

In § 3 der 16. BImSchV 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 auf der Grundlage des § 43 BImSchG erlassene 16. BImSchV konkretisiert die Anforderungen des § 41 BImSchG, sodass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen vorliegen, wenn die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden; in Fällen, in denen die Vorgaben der 16. BImSchV eingehalten sind, kann deshalb nur in Sonderfällen davon ausgegangen werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen vorliegen (Numberger in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Anhang IV.1, Rn. 14).

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung 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 rund 13.000 Kfz/24h in Fahrtrichtung Süd-Nord (Siegsdorf Richtung Altenmarkt) und rund 13.000 Kfz/24h in Fahrtrichtung Nord-Süd im Prognosejahr 2025 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

Der Lärmschutz wird dabei auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung und nicht auf Spitzenbelastungen ausgelegt. Eine andere Auslegung findet keine Stütze in den maßgeblichen 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).

Die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind der verbindlichen RLS-90 entnommen.

2.3.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis

Die schalltechnischen Berechnungen haben ergeben, dass die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV normierten Immissionsgrenzwerte für einen Teil der Wohngebiete ohne Lärmschutzmaßnahmen überschritten würden (Planunterlage 11.1). Die Immissionsorte wurden auf Lärmvorsorge mit den DTV-Werten 2025 überprüft. Die Grenzwerte der Lärmvorsorge für allgemeine Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV (59/49 dB(A) Tag/Nacht) werden bei einem Großteil der in dem Gebiet gelegenen Wohngebäude insbesondere nachts deutlich überschritten.

Durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes an der Straße können die Grenzwerte jedoch eingehalten werden (Planunterlage 11.1). Durch die hiermit planfestgestellte

Lärmschutzanlage (BWV Nr. 2.15) wird eine Minderung des Beurteilungspegels um bis zu rund acht dB(A) erreicht, sodass die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV an allen relevanten Immissionsorten eingehalten werden.

Da die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden, kann davon ausgegangen werden, dass von dem Ausbau keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren Lärmemissionen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG ausgehen werden (BVerwG, Urteil vom 9.6.2010, Az. 9 A 20/08 Rn. 102; vgl. BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84).

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für plausibel befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten maßgebenden Immissionsorte, die auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgten, sind im Einzelnen in der Planunterlage 11.1 dargestellt, auf welche wir hiermit verweisen.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

Die Anwohner am westlichen Traunufer sind den von der B 304 ausgehenden Immissionen bislang ungeschützt ausgesetzt. Mit dem dreistreifigen Ausbau ist die Errichtung einer Lärmschutzwand verbunden und zudem wird der Verkehrsfluss verbessert. Dadurch werden sich die Schadstoff- und Lärmbelastungen nicht nur für die Anwohner vermindern, sondern auch für die Traun mit ihren Uferflächen, die auch der Naherholung dienen.

Die Grenzwerte der 39. BImSchV werden unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 eingehalten. Die Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffbelastungen erfolgte nach dem „Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen“, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, (MLuS 02), geänderte Fassung 2005. Das Bayer. Landesamt für Umwelt hat sowohl die Anwendungsvoraussetzungen als auch die Ergebnisse der Rechengänge anhand des Merkblatts MLuS 02 (geänderte Fassung 2005) sowie die gezogenen Schlussfolgerungen in Form einer Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffimmissionen überprüft und bestätigt.

2.3.4.3 Bodenschutz

Es werden keine nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz unzulässigen Belastungen des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr, die Belastung durch die Bauarbeiten oder die Herstellung und Unterhaltung der Anlage eintreten.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 26.000 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher bereits im Nahbereich der Bundesstraße gelegenen Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn diese Prognose ist unter Heranziehung von Untersuchungsergebnissen bei deutlich stärker belasteten Straßen zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in allgemeinen Untersuchungen festgestellten Werten an deutlich stärker belasteten Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 26.000 Kfz/24h eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist. Im Übrigen kommt es infolge des geplanten Anbaus eines weiteren Fahrstreifens zu keiner Steigerung der Verkehrsmenge und einer damit verbundenen zusätzlichen Belastung des Bodens. Zudem rechtfertigt das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Durch das Ausbaivorhaben werden Natura 2000-Gebiete im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) nicht erheblich betroffen. Die FFH-Vorprüfung hat ergeben, dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich ist (siehe oben Ziffer C.1.4). Eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG war damit nicht erforderlich.

Schutzgebiete im Sinne von § 20 Abs. 2 BNatSchG sind von dem Ausbaivorhaben nicht betroffen.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG (vgl. unten Ziffer C.2.3.5.3.4) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus der Planrechtfertigung dieses Beschlusses (vgl. oben unter Ziffer C.2.2). Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

2.3.5.1.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht steht dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

2.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

Das Bundesrecht regelt die - hier allein zu betrachtenden – artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Die besonders geschützten Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der Verordnung (EG) Nr. 338/97 des Rates vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels,
- Arten des Anhang IV der Richtlinie FFH- Richtlinie (92/43/EWG) aufgeführt sind,
- Europäische Vogelarten. Dazu gehören gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG alle in Europa natürlich vorkommenden Vogelarten im Sinne des Art. 1 Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG). Danach gehören sämtliche wild lebenden Vogelarten, die im europäischen Gebiet der Mitgliedsstaaten heimisch sind, zu den von der Richtlinie geschützten Vogelarten,
- Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert.

Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG:

- Arten des Anhangs A der EG-Verordnung 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- Arten die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (Artenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) FFH-Richtlinie aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. So weit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV lit. b gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

Kommt es unter Berücksichtigung der oben dargestellten Maßgaben zu projektbedingten Verletzungen von Zugriffsverboten, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Planunterlage 13) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten (alle europäischen Vogelarten sowie Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie), die durch das Vorhaben erfüllt sein könnten, ermittelt und dargestellt.

Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer die Anpassungsfähigkeit ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumansprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Prüfung, ob artenschutzrechtliche Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen, setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tier- und Pflanzenarten und ihrer Lebensräume voraus. Das verpflichtet die Behörde jedoch nicht, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, juris, Rd. Nr. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris, Rd. Nr. 31).

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Bauvorhaben nicht

betroffen sind, da sie im Wirkraum des Bauvorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (Planunterlagen 12.1, 12.3 und 13), enthalten sind. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren aber entbehrlich.

2.3.5.1.2.3 Schutz-/Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen/CEF-Maßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus.

Folgende Vorkehrungen werden durchgeführt, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden und zu vermindern. Die Ermittlung von Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung folgender Maßnahmen:

- Rodungen von Gehölzen zwischen Anfang Oktober und Ende Februar, um Störungen der Vögel während der Nist- und Brutzeit sowie Beschädigung bzw. Zerstörung von Nestern und/oder Eiern zu vermeiden
- Beginn der Bauarbeiten außerhalb der Nist- und Brutzeiten, um Störungen von Brutvögeln zu vermeiden
- Verwendung von Vogelschutzglas für die transparenten Teile der Lärmschutzwand zur Vermeidung von Vogelschlag

- Dauerhafter Erhalt des linearen Gewässerbegleitgehölzes zwischen der Traun und dem Geh- und Radweg als Leitstruktur für Fledermäuse an einer bedeutenden Transferstrecke zwischen Sommer- und Winterquartieren. Der Gehölzbestand besitzt eine hohe Bedeutung als Trennelement zwischen Traun und B 304. Bei einem Verlust dieser Leitstruktur würden sich Fledermäuse am Waldrand des Bürgerwaldes orientieren. Dies hätte eine Steigerung des Kollisionsrisikos an der B 304 zur Folge.

Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) sind im Rahmen des 3-streifigen Ausbaus der B 304 zwischen Heilig-Geist und Salinenstraße nicht erforderlich.

2.3.5.1.2.4 Ergebnis

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, juris, Rd. Nr. 91). Vorliegend hat die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (Planunterlage 13) ergeben, dass es durch das Ausbauvorhaben zu keiner Steigerung des Kollisionsrisikos kommt, da sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des Ausbaus nicht erhöhen wird. Nach dem gesetzlichen Wortlaut von § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfasst das Schädigungsverbot zudem keine Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, wenn deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang – ggf. auch durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen – aufrecht erhalten bleibt. Die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann dann als aufrechterhalten anerkannt werden, wenn es durch den örtlichen Eingriff zu keiner signifikanten Verschlechterung des Erhaltungszustands des lokalen Bestands der Art kommt. Verletzungen oder Tötungen im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten unterfallen dagegen weiterhin dem Schädigungsverbot, wenn sie vermeidbar sind oder wenn die ökologische Funktion der Lebensstätte nicht aufrecht erhalten bleibt. Dahinstehen kann im vorliegenden Fall, ob diese Einschränkung des Tötungsverbots mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang steht, weil es nach den

naturschutzfachlichen Untersuchungen zu keiner Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kommt.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d. h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand sind die jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Zusammenfassend wurde bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt, dass aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes und der allgemeinen Verbreitungssituation der Arten von dem Bauvorhaben keine Pflanzen- oder Amphibienarten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie vorkommen. Nachgewiesen wurden dagegen insgesamt zwölf Fledermausarten des Anhangs IV FFH-Richtlinie und diverse Europäische Vogelarten. Die Prüfung hat indessen ergeben, keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Hinsichtlich der vorkommenden Arten ist unter Einbeziehung der in den Planunterlagen 12.1, 12.3 und 13 aufgezeigten Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen festzustellen, dass keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten zerstört oder beschädigt werden. Die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten verweilen in einem günstigen Erhaltungszustand bzw. ihr aktueller Erhaltungszustand wird sich infolge des

Vorhabens nicht verschlechtert. Direkte Individuen- oder Lebensraumverluste können durch die getroffenen Maßnahmen ebenso wie relevante Störwirkungen (auch Fernwirkungen) auf ein nicht signifikantes Ausmaß reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Die ökologische Funktion der im Umfeld der Bundesstraße gelegenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Den Arten stehen geeignete Habitatstrukturen in räumlicher Nähe und ausreichender Anzahl zur Verfügung. Pflanzenarten nach Anhang IV lit. b der FFH-Richtlinie sind im Untersuchungsraum des Bauvorhabens nicht bekannt und potenziell geeignete Lebensräume für Pflanzenarten, in deren Verbreitungsgebiet der Wirkraum des Bauvorhabens liegt, nicht vorhanden, so dass diesbezüglich keine Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG zum Tragen kommen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und bestätigt, dass keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Planunterlage 13 wird verwiesen.

2.3.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung ist nach § 17 Satz 2 FStrG die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele 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. Welche Belange bei einer konkreten Planung abwägungsrelevant sind und wie diese zu gewichten sind, ist nicht gesetzlich vorgegeben. Vielmehr bleibt der zuständigen Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die Belange unter Beachtung der materiellen Rechtslage zu gewichten und in die Abwägung einzustellen. § 17 FStrG lässt sich nach der Rechtsprechung des

Bundesverwaltungsgerichts kein Rangverhältnis entnehmen, das bestimmten Belangen unabhängig von der konkreten Planungssituation Vorrang einräumt (BVerwG, Urteil vom 7.3.1997, Az. 4 C 10/96 – juris Rn. 20).

Der landschaftspflegerische Begleitplan (Planunterlage 12) gibt Aufschluss über die vom Vorhaben betroffenen naturschutzrechtlichen Schutzgüter und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind in der Planunterlage 12.1 beschrieben.

Die Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, dass sie der Planung des dreistreifigen Ausbaus der B 304 entgegenstünden. Der bestandsorientierte Ausbau reduziert den Flächenbedarf auf ein Minimum. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Umweltgütern bleiben auf bereits erheblich vorbelastete Flächen beschränkt. Die mit dem Ausbau verfolgten Zielsetzungen der Stärkung der Leistungsfähigkeit der wichtigen Verkehrsachse der Bundesstraße B 304 sowie der Erhöhung der Verkehrssicherheit überwiegen die Umweltbelange.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 BNatSchG Abs. 1 vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.

- verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG 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.

2.3.5.3.2 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 Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen vorhanden sind, sodass der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren

Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot, da Beeinträchtigungen der naturschutzrechtlichen Schutzgüter weitgehend vermieden werden können (vgl. Planunterlagen 12.1, 12.2, 12.3 und 13).

2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in den Planunterlagen 12.1 und 12.2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Vorhaben nur geringfügig beeinträchtigt. Es verbleiben folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Biotop, Tiere und Pflanzen

- Verlust von jüngeren Gehölzstrukturen auf der Böschung zwischen dem Geh- und Radweg und dem Fahrbahnrand der bestehenden B 304.
- Verlust von drei Einzelbäumen ohne quartierrelevante Strukturen

Boden

- Neuversiegelung von 1.680 m² durch die B 304 und die Lärmschutzeinrichtung.

2.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die Belange Privater möglichst gering betroffen werden.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Bei der Festsetzung von Art und Umfang der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind die Programme und Pläne nach den §§ 10 und 11 BNatSchG zu berücksichtigen.

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs 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 in den Planunterlagen 1, 12.1, 12.2 und 12.3 dargestellt. Die durch die geplante Ausbaumaßnahme verursachten Flächenverluste betreffen den Verlust von wiederherstellbaren, den Kriterien der Biotopkartierung entsprechenden Gehölzstrukturen mit längerer Entwicklungszeit im Vorbelastungsbereich der Straße und von Wiesenfläche. Nicht wiederherstellbare Lebensräume werden nicht betroffen. Die Vorbelastung der betroffenen Flächen an der bestehenden Bundesstraße B 304 wurde zu Recht berücksichtigt. Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministerium nachvollziehbar umgerechnet.

Das Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde. Im Sinne der fachlichen Zielsetzungen und der Eingriffe in Naturhaushaltsfunktionen werden im Konzept Flächen vorgesehen, auf denen ein Ausgleich der Flächenverluste möglich ist. Insgesamt ergibt sich ein Ausgleichsflächenbedarf von 1.165 m².

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.

Es ist vorgesehen, dass der Ausgleichsbedarf für den Eingriff in Höhe von 1.165 m² vom Biotopkontingent des Staatlichen Bauamts Traunstein im Trenkmoos abgebucht wird. Auf einer Teilfläche der Fläche Nummer 2 des Ökokontos (Fl.Nr. 1448 der Gemarkung Surberg) mit einer Bruttofläche von 1.535 m² ist die Aufwertung von intensiv genutztem und drainiertem Grünland vorgesehen. Die landschaftspflegerischen Maßnahmen zielen auf die Wiedervernässung der Ausgleichsfläche und die Entwicklung einer arten-, seggen- und binsenreichen Feucht- und Nasswiese. Angrenzend an die Gemeindestraße nach Hierankl soll ein artenreiches Extensivgründland geschaffen werden. Die Anlegung von Mulden zielt auf die Herstellung unterschiedlicher Feuchtgrade auf der Fläche. Die bestehenden Hochstaudenfluren bleiben erhalten. Aufgrund der Nähe der Ausgleichsfläche zur Nordumgehung Traunstein werden die Flächen innerhalb der Beeinträchtigungszone der Bundesstraße mit dem Faktor 0,5, die Flächen außerhalb mit dem Faktor 1,0 angerechnet. Der Ausgleichsflächenbedarf von 1.165 m² wird abgedeckt.

Die untere Naturschutzbehörde hat dem Ausgleichskonzept zugestimmt. Anhaltspunkte dafür, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft durch das vorgesehene Ausgleichskonzept nicht abgedeckt sein könnten, haben sich nicht ergeben. Auf eine naturschutzrechtliche Abwägung kommt es vorliegend nicht an. Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Ausgleichskonzeption ersichtlich Rücksicht genommen, weil für die landschaftspflegerischen Maßnahmen nicht auf landwirtschaftlich genutzte Flächen zurück gegriffen wird, die von planerischen Festsetzungen unbelastet sind. Eine rechtliche Sicherstellung der Ausgleichsmaßnahmen ist bereits erfolgt. Es entsteht infolge des Zugriffs auf eine Fläche des Ökokontos kein Bedarf für erneuten Grunderwerb.

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.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang. Das zuständige Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat die Planunterlagen eingehend geprüft und bestätigt, dass aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange bestehen. Auf die Auflagen unter Ziffer A. 3.3 wird hingewiesen.

Durch den Ausbau wird nach Einschätzung des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein bei einem hundertjährlichen Hochwasser nur in geringfügigem Ausmaß Retentionsraum verloren gehen. Diese Folge wird von der Behörde indessen ohne Ausgleich für hinnehmbar erachtet. Eine Neufestsetzung der Grenzen des Überschwemmungsgebiets ist nicht erforderlich. Der Abflussquerschnitt wird nicht in nennenswertem Umfang eingengt. Die landseitige Zufahrtsmöglichkeit von der Bundesstraße B 304 zur Deichkrone, die zum Zwecke der Unterhaltung des Hochwasserschutzdeichs erforderlich ist, ist gewährleistet. Die Planung sieht einen Dammweg vor, der wie bisher für die erforderlichen Unterhaltungsarbeiten ausreichend bemessen ist.

Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein ist grundsätzlich auch mit der Verbreiterung der Brücke über den Sparzer Graben einverstanden, soweit der Abflussquerschnitt des Sparzer Grabens nicht verringert wird. Die Einhaltung dieser Bedingung haben wir in Ziffer A3.3.4 festgeschrieben. Der Vorhabensträger hat darüber hinaus zugesichert, dass es infolge der Brückenverbreiterung zu keiner Verringerung des Abflussquerschnitts des Sparzer Grabens kommt.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch bleiben darüber hinaus Einleitungen in oberirdische Gewässer erforderlich.

Diese Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nummer 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern oben unter A 4.1 (Entscheidung) gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 10 und 57 WHG und Art. 15 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen sind schädliche Gewässerveränderungen nicht zu erwarten. Andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften werden erfüllt (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 WHG). Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 14 Abs. 3 und Abs. 4 WHG) sind nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Traunstein, Untere Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG unter der Voraussetzung einer positiven Begutachtung der geplanten Straßenentwässerung durch das Wasserwirtschaftsamt Traunstein erklärt. Diese Voraussetzung ist erfüllt, denn die vorgesehene Entwässerungsplanung ist mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt worden. Materiell unschädlich ist, dass das Wasserwirtschaftsamt die Erteilung einer beschränkten Erlaubnis nach Art. 15 BayWG vorgeschlagen hat. Denn die Voraussetzungen für die Erteilung einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 Abs. 1 WHG liegen vor. Es liegt im öffentlichen Interesse, die infolge des auf Dauer angelegten Betriebs der Bundesstraße erforderliche Gewässerbenutzung durch den staatlichen Vorhabensträger gegenüber privatrechtlichen Ansprüchen verstärkt abzusichern.

2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar, da es keine Flächen beansprucht, die landwirtschaftlich genutzt werden und landwirtschaftliche Belange soweit erkennbar auch nicht durch mittelbare Auswirkungen des Vorhabens

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

2.3.8 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter Ziffer A. 3.7 Rechnung getragen. Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsaufgabe zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich.

2.3.9 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Nach Angaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege werden Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege durch die Planung nicht berührt. Bekannte oder vermutete Bodendenkmäler sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bekannt. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat das Risiko, dass während der Bauarbeiten auf Bodendenkmäler getroffen wird, als sehr gering eingestuft. Jedoch haben wir umfangreiche Auflagen zur Vermeidung der Zerstörung von Bodendenkmälern vorgesehen, weil sie aufgrund ihrer unwiederbringlichen Natur nicht verloren gehen sollen.

2.3.10 Städtebauliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der umliegenden Gemeinden werden durch den Ausbau nicht beeinträchtigt. Es gibt keinerlei Planungen, die durch den Ausbau beeinträchtigt werden. Der Ausbau verbessert die Bedingungen in dem westlich der Traun gelegene Wohngebiet, indem es die Lärm- und Schadstoffbelastungen reduziert.

Die Gestaltung der Lärmschutzanlage wird in Abstimmung mit der Stadt Traunstein im Rahmen der Bauausführung festgelegt.

Die Stadt Traunstein hat sich mit dem Vorhaben grundsätzlich einverstanden erklärt.

2.3.11 Sonstige öffentliche Belange

2.3.11.1 Militärische Belange

Von Seiten der Wehrbereichsverwaltung Süd bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Vorhaben. Der Bauabschnitt gehört nach den Angaben der Wehrbereichsverwaltung Süd zum Militärstraßen-Grundnetz (MSGN) der Bundesrepublik Deutschland. Bei Baumaßnahmen, die das MSGN berühren, sind die "Bestimmungen der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärischen Schwerstverkehr" (RABS) einzuhalten. Dabei ist grundsätzlich die Befahrbarkeit für Schwerlasttransporter (SLT) der Bundeswehr zu Grunde zu legen.

Diesem Erfordernis wurde Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat zugesichert die RABS zu beachten. Auf die diesbezügliche Nebenbestimmung unter Ziffer A. 3.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.11.2 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 grundsätzlich einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 wird verwiesen.

2.4 Private Einwendungen

In diesem Verfahren gibt es lediglich zwei Einwender. Diese haben ihre Einwendungen mit gemeinsamen Schreiben fristgerecht am 25. Juli 2011 erhoben. Sie beanstanden im Wesentlichen, dass die Planunterlagen nicht vollständig und brauchbar seien und dass die Breite des Geh- und Radweges unzureichend sei. Diese Einwendungen greifen nicht durch. Auf unsere Erörterungen unter C.1.2 und C.2.3.3.4 wird zur Vermeidung von Wiederholungen verwiesen.

Nennenswerte Beeinträchtigungen privater Belange anderer Personen, die keine Einwendungen erhoben haben, sind nicht ersichtlich. Die Lärmbelastung der Nachbarschaft wird infolge der vorgesehenen Lärmschutzanlagen drastisch reduziert im Vergleich zur Bestandssituation und erst recht im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Grundstücke privater Eigentümer müssen für den Ausbau der B 304 nicht in Anspruch genommen werden. Beeinträchtigungen wegen Bauarbeiten, geringen

Umwegen oder sonstigen Unannehmlichkeiten werden jedenfalls von den wichtigen verkehrlichen Interessen, die mit dem Ausbau des Streckenabschnitts der B 304 verfolgt werden, deutlich überwogen.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 304 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die maßgeblichen öffentlichen Belange sprechen für das Ausbauvorhaben. Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses wird die Staugefahr reduziert und die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht. Der Ausbau bringt durch die Verbesserung des Verkehrsflusses und die Anlage einer Lärmschutzeinrichtung auch eine Entlastung von Lärm- Staub- und Schadstoffimmissionen für die westlich der Traun gelegenen Wohngebäude mit sich. Die Wohnqualität für die Bewohner wird sich durch das Ausbauvorhaben verbessern.

Belange des Natur- und Landschaftsschutz stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Aufgrund der hohen Vorbelastung an der B 304 wird es für die betroffenen Tier- und Pflanzenarten nur zu geringfügigen Belastungen kommen wird. Für den Ausbau werden insgesamt nur ca. 0,47 ha Flächen benötigt. Es werden nur ca. 1680 m² Boden neu versiegelt. Da sich durch das Ausbauvorhaben das Verkehrsaufkommen nicht erhöhen wird, kommt es auch nicht zu einer erhöhten Lärm- oder Schadstoffbelastung für die Umweltgüter in der Umgebung der Bundesstraße. Infolge der Lärmschutzanlage wird das westliche Traunufer sogar besser von der Straße abgeschirmt. Bei Betrachtung aller Umweltgüter bleiben die mit dem Ausbauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auf einem geringen Niveau.

Belange der Wald- und Landwirtschaft sind von dem Vorhaben nicht maßgeblich betroffen, da kein Wald betroffen ist und lediglich 380 m² Wiesenflächen versiegelt werden, die bislang nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

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 neue Fahrbahn der B 304 sowie die neu hinzukommenden Straßenbestandteile der Bundesstraße wie Lärmschutz- und Entwässerungsanlagen werden zur Bundesstraße gewidmet. Für bereits bestehende Straßenbestandteile, die infolge der Ausbaumaßnahme geringfügig geändert werden, greift § 2 Abs. 6a FStrG.

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

3. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung 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 (§ 17e Abs. 5 FStrG, § 87 b Abs. 3 VwGO).

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den oben unter Ziffer A. 2 aufgeführten Planunterlagen in der Stadt Traunstein zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Daneben kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der öffentlichen Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.

München, 9.12.2011

Regierung von Oberbayern

Beier

Oberregierungsrat