

Aktenzeichen: 32-4354.4-MÜ30-001



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Verlegung der Kreisstraße MÜ 30

Ortsumfahrung Obertaufkirchen Bauabschnitt 1
mit Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs bei Bahn-km
56,662 (BÜ Rampoldsheim) der Bahnstrecke 5600 München-Ost -
Mühldorf

Abschnitt 120_0,788 bis Abschnitt 120_1,088
Bau-km 0+000 bis 0+555 und Bau-km 0+000 bis 0+447

München, 28.11.2014

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Bauausführung	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu wasserrechtlichen Erlaubnissen).....	9
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	9
3.5 Verkehrslärmschutz	11
3.6 Landwirtschaft	11
3.7 Denkmalpflege	12
3.8 Belange der Deutschen Bahn.....	13
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	13
4.1 Gegenstand / Zweck	13
4.2 Plan	14
4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen	14
5. Straßenrechtliche Verfügungen	17
6. Entscheidungen über Einwendungen.....	17
7. Kostenentscheidung.....	18
B Sachverhalt	19
8. Beschreibung des Vorhabens	19
9. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	20
C Entscheidungsgründe	25
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	25
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	25
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	27
2. FFH-Vorprüfung.....	28
2.1 FFH-Gebiete im Trassenumfeld	28
2.2 Prüfungsmaßstab	28
2.3 Ergebnis	29
3. Materiell-rechtliche Würdigung	32
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	32
3.2 Abschnittsbildung	32
3.3 Planrechtfertigung.....	39
3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	41
3.4.1 Landes- und Regionalplanung.....	41
3.4.2 Planungsvarianten	42
3.4.3 Ausbaustandard.....	46
3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	48
3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege	53
3.4.6 Gewässerschutz	74
3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	76
3.4.8 Gemeindliche Belange.....	77
3.4.9 Sonstige öffentliche Belange	78

3.5	Private Einwendungen	80
3.6	Gesamtergebnis.....	82
3.7	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	82
4.	Kostenentscheidung.....	83
Rechtsbehelfsbelehrung.....		83
Hinweise zur Auslegung des Plans		84

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

Aktenzeichen: 32-4354.4-MÜ30-001

**Vollzug des BayStrWG;
Verlegung der Kreisstraße MÜ 30
Ortsumfahrung Obertaufkirchen Bauabschnitt 1
mit Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs bei Bahn-km 56,662 (BÜ
Rampoldsheim) der Bahnstrecke 5600 München-Ost - Mühldorf
Abschnitt 120_0,788 bis Abschnitt 120_1,088
Bau-km 0+000 bis 0+555 und Bau-km 0+000 bis 0+447**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Verlegung der Kreisstraße MÜ 30 von Abschnitt 120_0,788 bis Abschnitt 120_1,088, Bau-km 0+000 bis 0+555 und Bau-km 0+000 bis 0+447, mit der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs bei Bahn-km 56,662 (BÜ Rampoldsheim) sowie dem Neubau einer höhenfreien Straßenüberführung bei Bahn-km 57,034 der Bahnstrecke 5600 München-Ost - Mühldorf als Bauabschnitt 1 der Ortsumfahrung Obertaufkirchen wird mit den sich aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1T	-	Erläuterungsbericht	-
2	-	Übersichtskarte	1:100.000
3T	-	Übersichtslageplan	1:5.000
6	1	Regelquerschnitt MÜ 30	1:100
6T	2	Regelquerschnitt St 2084	1:100
6	3	Regelquerschnitt GVS Walkersaich	1:100
7.1T	-	Lageplan	1:1000
7.2T	-	Bauwerksverzeichnis	-
7.3T	-	Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1:2500

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
8T	1	Höhenplan MÜ 30	1:1000/100
8T	2	Höhenplan St 2084 und GVS Walkersaich	1:1000/100
10.1	-	Verzeichnis der Ingenieurbauwerke	-
11	-	Schalltechnische Untersuchung	-
12.1T	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht	-
12.2T	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan	1:1000
12.3T	1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan	1:1000
12.3T	2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan	1:1000
12.4T	-	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	-
12.5T	-	FFH – Vorprüfung Isental mit Nebenbächen (DE 7739 – 371)	-
13.1T	-	Wasserrechtliche Unterlagen – Textteil	-
13.1T	2	Lageplan Einzugsgebiete und Einleitstellen	1:1000
14.1T	1	Grunderwerbsplan	1:1000
14.1T	2	Grunderwerbsplan	1:1000
14.2T	-	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden vom Landkreis Mühldorf am Inn aufgestellt und tragen im Zuge der mit Schreiben vom 20.02.2014 beantragten 2. Tektur und nachfolgender redaktioneller Anpassungen bzw. Berichtigungen das Datum vom 19.02.2014 bzw. 21.03.2014 und 24.10.2014.

Die mit Schreiben vom 14.08.2013 beantragte 1. Tektur wurde in den Planunterlagen durch den Buchstaben „T“ und eine farbliche Hervorhebung mit roter Farbe und die 2. Tektur mit dem Buchstaben „T“ und in blauer Farbe kenntlich gemacht.

Die für einen später geplanten zweiten Bauabschnitt einer künftigen Ortsumfahrung der Gemeinde Obertaufkirchen bislang vorrangig betrachteten möglichen Trassenvarianten sind in den Unterlagen nachrichtlich enthalten, jedoch selbst **nicht** Regelungsgegenstand des vorliegenden Plans.

Darüber hinaus enthalten die Planunterlagen eine Darstellung der nach jetzigem Kenntnisstand womöglich von der Deutschen Bahn AG beabsichtigten Beseitigung der heute höhengleichen Bahnübergänge bei Bahn-km 55,732 (BÜ Allersheim, in den Planunterlagen unrichtig angegeben mit Bahn-km 55,630) und Bahn-km 57,380 (BÜ Thalham) sowie des weiterhin in diesem Zusammenhang intendierten Neubaus

der GVS Thalham südlich der Bahnlinie. Auch diese Vorhaben sind **nicht** Gegenstand der vorliegenden Entscheidung, sondern lediglich nachrichtlich aufgeführt.

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
13.1	1	Lageplan Entwässerung Außengebiete	1:10.000
16T	-	Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht	-

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Gemeinde Obertaufkirchen.

3.1.2 Dem Staatlichen Bauamt Rosenheim, um die Baumaßnahmen an der Staatsstraße St 2084 rechtzeitig vorher abzustimmen.

Dabei sind die anpassungsbedingten Baumaßnahmen an der St 2084 nur im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Rosenheim und nach den für die Straßenbauverwaltung geltenden Vorschriften und Regelwerken durchzuführen. Über die Bauausführung ist mit dem Staatlichen Bauamt Rosenheim vor Beginn der Maßnahme das Einvernehmen herzustellen und eine Vereinbarung abzuschließen.

3.1.3 Dem Eisenbahn-Bundesamt, um die Straßenbaumaßnahme im Nahbereich der Gleisanlagen mit den Bahnanlagen und dem Zugverkehr auf der Bahn-Strecke 5600 zu koordinieren.

3.1.4 Der DB Service Immobilien GmbH, damit die erforderlichen Schutz- wie Anpassungsarbeiten an den verschiedenen Kabel- und Telekommunikationsanlagen der Deutschen Bahn rechtzeitig mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und durchgeführt werden können.

3.1.5 Der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, um zu gewährleisten, dass der öffentliche Nahverkehr durch die Straßenbauarbeiten möglichst wenig beeinträchtigt wird.

3.1.6 Dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim.

3.1.7 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mindestens zwei Monate vor Beginn der Erdbauarbeiten, um mit dem Landesamt die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalschutzfachlichen Maßnahmen festzulegen.

- 3.1.8 Dem Vermessungsamt Mühldorf am Inn, so dass eventuell notwendige Punktsicherungen rechtzeitig vor Beginn der Erdbauarbeiten durchgeführt werden können.
- 3.1.9 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.
- Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, insbesondere um die ungehinderte Zugänglichkeit zu den Telekommunikationslinien während der Bauzeit sicherzustellen und um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.1.10 Der Bayernwerk AG (vormals: E.ON Bayern AG), damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.11 Der Energienetze Bayern GmbH, damit die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen an den betroffenen Gasleitungen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.12 Die in diesem Abschnitt geregelten Unterrichtungspflichten sind auch gegenüber etwaigen Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.2 Bauausführung

- 3.2.1 Die einschlägigen technischen Sicherheitsvorschriften, Richtlinien und Merkblätter (in der jeweils aktuellen Fassung) in Bezug auf die Anlagen und Leitungseinrichtungen der Deutschen Telekom Technik GmbH, der Bayernwerk AG, der DB Service Immobilien GmbH, der Energienetze Bayern GmbH und hinsichtlich sonstiger Leitungen, die im Bereich des Vorhabens verlaufen, sind einzuhalten.
- 3.2.2 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“ (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.
- 3.2.3 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.
- 3.2.4 Soweit erschütterungsrelevante Baumaßnahmen und -verfahren eingesetzt werden, sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3

vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.

3.2.5 Sollten Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, so sind diese auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.

3.2.6 Baubedingte Staubbelastungen sind durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen, etc.) soweit wie möglich zu reduzieren.

In diesem Zusammenhang ist zudem das übermittelte Merkblatt des SG 50 - Technischer Umweltschutz - der Regierung von Oberbayern zur Staubminderung bei Baustellen, soweit einschlägig, zu beachten.

3.2.7 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Mühldorf am Inn abzustimmen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu wasserrechtlichen Erlaubnissen)

3.3.1 Bei den geplanten Gewässerausbauten (Anlage des Beckens RRB1 auf einer Teilfläche des Grundstücks Flurnummer 257, Gemarkung Obertaufkirchen, und des Gewässerausbau auf der Flurnummer 247, Gemarkung Obertaufkirchen, mit einem Anschluss an den bestehenden Graben auf der Flurnummer 405/2, Gemarkung Obertaufkirchen, nördlich der St 2084) ist das Gewässer jeweils naturnah zu gestalten (kein Uferverbau, ausgenommen im Bereich des Beckenauslaufs beim RRB1).

3.3.2 Die Fertigstellung der Gewässerausbauten ist unmittelbar nach Beendigung der jeweiligen Arbeiten dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim sowie dem Landratsamt Mühldorf a. Inn, Untere Wasserrechtsbehörde, anzuzeigen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3.4.2 Gehölzrodungen dürfen nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar durchgeführt werden. In der Agrarlandschaft und auf Grünflächen, wo mit dem Vorkommen von Bodenbrütern zu rechnen ist, dürfen die zur Baufeldfreimachung erforderlichen Oberbodenarbeiten nur in der Zeit vom 15. August bis zum 28./29. Februar erfolgen.

- 3.4.3 Die geplante CEF-Maßnahme ist rechtzeitig vor der für die Zauneidechse vorgesehenen zyklusgerechten Durchführung der für diese Art vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahme AV 1, d.h. vor der Eiablage, im Zeitraum von April bis Ende Mai, je nach Witterung, sowie spätestens einen Monat vor Baubeginn vollständig fertig zu stellen.
- 3.4.4 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.3T) und in der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung dargestellten artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen AV 1 und AV 2 (Unterlage 12.4T) sind nachweislich einzuhalten. Sie sollen von Fachkräften mit Erfahrung auf diesem Gebiet umgesetzt werden. Die Maßnahme AV 2 ist vollständig vor der Maßnahme AV 1 durchzuführen.
- 3.4.5 Die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen und die Anlage der CEF-Fläche sind durch ein Monitoring zu begleiten, welches das Abfangen und Umsetzen sowie eine Erfolgskontrolle nach Abschluss der Bauarbeiten umfasst. Das Monitoring hat in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Mühldorf am Inn und der ökologischen Baubegleitung zu erfolgen.
- 3.4.6 Die zum Schutz der an die Baumaßnahme angrenzenden Vegetationsbestände und Schutzgebiete während der Bauzeit vor mechanischen Schäden, Überfüllung und Abgrabungen vorgesehene Schutzmaßnahme S 1 ist rechtzeitig vor Baubeginn herzustellen und über die Dauer der Bauzeit funktionsfähig zu erhalten.
- 3.4.7 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dargestellten Kompensationsmaßnahmen A 1 bis A 3 sind spätestens bis zu der an die Beendigung der Straßenbaumaßnahme anschließende Vegetationsperiode fertig zu stellen. Unverzüglich nach Zugang dieses Planfeststellungsbeschlusses sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster unter Verwendung des Formblatts ÖFK- Online zu übermitteln.
- 3.4.8 Der Vorhabensträger hat die Pflege und die Unterhaltung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen A 1 bis A 3 nach Abschluss der dazu erforderlichen Arbeiten gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG für einen Zeitraum von zehn Jahren sicherzustellen.
- 3.4.9 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.

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

- 3.4.10 Es ist eine qualifizierte ökologische Baubegleitung sicherzustellen. Diese ist, insbesondere um die erforderliche qualifizierte Durchführung der artenschutzspezifischen Maßnahmen sicherzustellen, möglichst frühzeitig vor Baubeginn zu beteiligen.
- 3.4.11 Für die vorgesehenen Grabenrenaturierungen ist eine ökologische Ausführungsplanung vorzunehmen.

3.5 Verkehrslärmschutz

Für alle Straßenoberflächen 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 lärmindernden Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau des lärmindernden Belages hat sorgfältig zu erfolgen.

3.6 Landwirtschaft

- 3.6.1 Bei der Baumaßnahme anfallender Oberboden ist fachgerecht zu gewinnen, zu lagern und wiederzuverwenden.
- 3.6.2 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
- 3.6.3 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.4 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Kompensationsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen; insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schattenwurf, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.6.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Denkmalpflege

- 3.7.1 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.
- 3.7.2 Der Vorhabenträger 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 notwendigen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.7.3 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 Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.
- Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat in diesem Fall die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 3.7.4 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die

Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 Bayerisches Denkmalschutzgesetz).

3.8 Belange der Deutschen Bahn

- 3.8.1 Vorhandene Bahnentwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden.
- 3.8.2 Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten des Vorhabensträgers neu einzumessen und zu setzen.
- 3.8.3 Erdaushub und Baumaterial dürfen nicht auf Bahngrund zwischen- oder abgelagert werden.
- 3.8.4 Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe/Abfälle in den Gleisbereich (auch durch Verwehungen) gelangen.
- 3.8.5 Werden bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mind. acht Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist.
- 3.8.6 Ein Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.
- 3.8.7 Der Einflussbereich der Eisenbahnverkehrslasten (Stützbereich) darf nicht beeinträchtigt werden. Der Stützbereich verläuft im Allgemeinen 1:1,5 geneigt (je nach Bodenart u.U. auch flacher) und beginnt am Schotterfußpunkt 3,30 m von der Gleisachse.
- 3.8.8 Beleuchtungen sind so zu gestalten, dass eine Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs (insbesondere Blendung des Eisenbahnpersonals und eine Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn) jederzeit ausgeschlossen ist.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

4.1.1 Einleitungen

Dem Landkreis Mühldorf am Inn wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers der MÜ 30, von Abschnitt 120_0,788 bis Abschnitt 120_1,088, Bau-km 0+000 bis 0+555 und Bau-km 0+000 bis 0+447 in das Grundwasser bzw. in unbenannte Entwässerungsgräben als Vorfluter in den Agraben und hierüber in die Isen erteilt.

Dies betrifft folgende Einleitungsstellen:

- E1 bei Bau-km 0+345 MÜ 30 Süd
- E2 bei Bau-km 0+200 MÜ 30 Nord

4.1.2 Eingriff in das Grundwasser durch die Brückengründung mittels Bohrpfählen

Dem Landkreis Mühldorf am Inn wird die gehobene Erlaubnis zum Einbringen der für die Gründung des Brückenbauwerks erforderlichen Anzahl von Bohrpfählen in das Grundwasser erteilt.

4.2 Plan

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

4.3 Erlaubnisbedingungen und –auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen und technischen Regelwerken maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten. Im Hinblick auf die Einbringung von Bohrpfählen zur Brückengründung wird in diesem Zusammenhang beispielsweise auf die einschlägigen DIN-Vorschriften und auf die DVGW-Merk- und Arbeitsblätter W 110-117, 119, 121, 122, 130, 135 sowie auf die "Technischen Hinweise für die Ausführung von Grundwasseraufschlüssen" (Nr. 1.6-13 der Merkblattsammlung des Bayerischen Landesamtes für Wasserwirtschaft) vom 16.12.1996 hingewiesen.

4.3.2 Nebenbestimmungen zu den Einleitungen

4.3.2.1 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle E 1 bei Bau-km 0+345 MÜ 30 Süd: 39,33 l/s

Einleitungsstelle E 2 bei Bau-km 0+200 MÜ 30 Nord: 19,22 l/s

4.3.2.2 Bau, Betrieb und Unterhaltung der Entwässerungseinrichtungen

4.3.2.2.1 Die Überläufe aus den Sickerbereichen sind so auszubilden, dass das Wasser möglichst lange zurückgestaut wird, um eine maximale Regenrückhaltung/Versickerung und damit hydraulische Entlastung der Gräben und in der Folge der Isen zu erreichen.

4.3.2.2.2 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Funktionsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Dabei sind insbesondere folgende Wartungsarbeiten (gemäß DWA-Arbeitsblatt A138) bei den Sickermulden durchzuführen:

Maßnahmen	Intervalle	Bemerkungen
Mahd	bei Bedarf; mindestens jährlich	Mähgut entfernen
Entfernen von Laub und Störstoffen	im Herbst und bei Bedarf	
Wiederherstellen der Durchlässigkeit	bei Bedarf	Vertikutieren, Schälen, Boden austauschen
Verhindern von Auskolkung	beim Bau und bei Bedarf	Steinschüttung, Pflasterung, widerstandsfähige Vegetation im Zulaufbereich

4.3.2.2.3 Der von der Einleitung beeinflusste Gewässerbereich (Gräben) ist mindestens einmal jährlich in Augenschein zu nehmen und auf Auffälligkeiten wie z.B. Ablagerungen, An- und Abschwemmungen zu kontrollieren. Evtl. Schäden sind in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und der Gemeinde Obertaufkirchen unverzüglich zu beheben.

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

Abweichend hiervon obliegt die Unterhaltungspflicht für den neuen Entwässerungsgraben, lfd. Nr. 29T des Bauwerksverzeichnisses, Planunterlage 7.2T, dem Landkreis Mühldorf am Inn vom Beginn am Bahndamm und über die Durchlässe 3 x DN 400 unter der St 2084 (lfd. Nr. 33T des Bauwerksverzeichnisses) bis einschließlich des Durchlasses DN 600 unter der GVS nach Walkersaich (lfd. Nr. 34T des Bauwerksverzeichnisses).

4.3.2.3 Anzeigepflichten, Bauabnahme hinsichtlich der Einleitungen

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

4.3.2.3.2 Sollte bei einer Betriebsstörung oder anderen Vorkommnissen verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in den Untergrund oder einen der

Entwässerungsgräben zur Isen gelangen, sind das Landratsamt Mühldorf oder die Polizei und die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

- 4.3.2.3.3 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Entwässerungsanlagen muss vor der Inbetriebnahme durch einen anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft überprüft und bestätigt werden, sofern die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde (Art. 61 Abs. 2 BayWG).
- 4.3.3 Nebenbestimmungen zu der Einbringung von Bohrpfählen in das Grundwasser
- 4.3.3.1 Zum qualitativen Schutz des Tiefenwassers sind die Bohrungen so auszuführen, dass es zu keinen unkontrollierten Verbindungen getrennter Grundwasserstockwerke kommt. Um stockwerkstrennende Abdichtungen einwandfrei einbauen zu können, sind die Mindestkriterien des DVGW-Merkblatts W 121 Bau und Betrieb von Grundwasserbeschaffenheitsmessstellen zu beachten.
- 4.3.3.2 Die Bohrungen sind verrohrt herzustellen.
- 4.3.3.3 Es ist rechtzeitig vor Erreichen des tertiären Grundwasserleiters Wasser einzufüllen und im Bohrloch ein Wasserüberdruck von mindestens 1,0 m Spiegeldifferenz zu erzeugen und solange aufrecht zu halten, bis der Pfahl betoniert ist.
- 4.3.3.4 Zum Betonieren ist ein Kontraktorrohr zu verwenden.
- 4.3.3.5 Die Pfahlherstellung ist mit einer Eigenüberwachung des ausführenden Unternehmens und mit einer Fremdüberwachung zu begleiten.
- 4.3.3.6 Alle wesentlichen Daten der Pfahlherstellung sind unmittelbar während der Arbeiten aufzunehmen und zu dokumentieren. Insbesondere sind laufend die Tiefenlagen der Verrohrung, der Aushubebene, des Wasserspiegels, des Kontraktorrohres und des Frischbetons zu kontrollieren und in geeignete Formblätter einzutragen.
- 4.3.3.7 Beginn und Vollendung der Gründungsmaßnahmen sind der Unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Mühldorf am Inn und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim vorher anzuzeigen.
- 4.3.3.8 Nach Abschluss der Maßnahme ist ein Schlussbericht zu fertigen und dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim über die Untere Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Mühldorf am Inn vorzulegen. Der Schlussbericht soll in schriftlicher Form und anhand von Plänen und graphischen Auswertungen insbesondere folgende Angaben zu jeder Bohrung enthalten:
- den zeitlichen und technischen Ablauf
 - Rechts- und Hochwert in Gauß-Krüger-Koord. (m-Genauigkeit), Messpunkthöhe NHN+m (mm-Genauigkeit)

- Bohrverfahren und Bohrdurchmesser
- die erbohrte Schichtenfolge nach geologischer Ansprache der Bohrproben
- Ausbauezeichnung der Pfahlgründungen (vollständige Darstellung und Bezeichnung aller in den Untergrund eingebrachten Ausbauteile, Baustoffe und Schüttgüter nach Lage, Menge und Qualität)
- Dokumentation der Ringraumabdichtungen (Bestandteile und Zusammensetzung der Dichtungsmasse, Einbauverfahren, zeitlicher Ablauf, Angabe von Sollmenge und eingebauter Istmenge je Abdichtungsabschnitt)
- besondere Vorkommnisse (Arbeitsunterbrechungen, technische Störungen usw.)

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2T) und dem Lageplan der straßenrechtlichen Verfügungen (Unterlage 7.3T). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. **Entscheidungen über Einwendungen**

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

7. **Kostenentscheidung**

Der Landkreis Mühldorf am Inn trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Angefallene Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Derzeit verläuft die Kreisstraße MÜ 30, welche heute der Abwicklung des örtlichen und überörtlichen Verkehrs sowie der Erschließung der an sie angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen dient, von ihrem Angangspunkt an der Kreisstraße MÜ 22 in der Gemeinde Obertaufkirchen, Landkreis Mühldorf am Inn, nach Nordosten durch ein primär landwirtschaftlich genutztes Gebiet und überquert bei Bahn-km 56,662 (BÜ Rampoldsheim) - ca. 1,5 km östlich der Gemeinde Schwindegg und unweit nördlich des Ortsteils Rampoldsheim - höhengleich die Bahnlinie München – Mühldorf. Nördlich der Bahnlinie schließt die MÜ 30 an die in diesem Bereich in etwa parallel hierzu verlaufende Staatstraße (St) 2084 an.

Gegenstand des vorliegenden Straßenbauvorhabens ist die ca. 1,0 km lange Verlegung der MÜ 30 von Bau-km 0+000 bis 0+555 und Bau-km 0+000 bis 0+447 innerhalb des Gemeindegebiets von Obertaufkirchen mit Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs. Im Einzelnen ist geplant, die MÜ 30 nicht mehr höhengleich bei Bahn-km 56,662 die Bahnlinie kreuzen zu lassen, sondern die MÜ 30 südlich der Bahnlinie nach Osten an einem neuen, vorläufig zweiarmig ausgebildeten Kreisverkehrsplatz anzubinden und die Kreisstraße von dort aus nach Norden über ein Brückenbauwerk bei Bahn-km 57,034 höhenfrei über die Bahnlinie zu führen. Nördlich der Bahnlinie soll die MÜ 30 sodann wieder nach Westen verschwenkt werden und einen neuen Anschluss an die St 2084 erhalten. Die St 2084 und die davon nach Norden abzweigende Gemeindeverbindungsstraße nach Walkersaich werden entsprechend angepasst. Der bislang höhengleiche Bahnübergang wird beseitigt.

Die geplante Maßnahme stellt den 1. Bauabschnitt einer künftigen Ortsumfahrung von Obertaufkirchen dar und soll in seiner Gesamtkonzeption vor allem der Anpassung des untergeordneten Straßennetzes an die sich künftig im betreffenden Raum verändernden Verkehrsbeziehungen dienen. Denn mit der Inbetriebnahme der bereits bestandskräftig planfestgestellten Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A3) einschließlich der neuen ca. 0,5 km südlich von Obertaufkirchen befindlichen Autobahnanschlussstelle der MÜ 22 ist eine spürbare Zunahme der Verkehrsbelastung auf der teils engen und kurvenreichen Ortsdurchfahrt der MÜ 22 in Schwindegg und Obertaufkirchen zu erwarten.

Mit dem vorliegenden Straßenbauvorhaben ist eine Neuversiegelung von ca. 1,33 ha verbunden, wovon etwa 1,2 ha auf bislang landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen entfallen. Der mit dem Vorhaben einhergehende Kompensationsbedarf von

rund 0,48 ha wird auf den Flächen A1, A2 und A3 im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme auf den Grundstücken mit den Flurnummern 66, 257, 620/8, 243, 248, 620/3, 245, 249, 247, jeweils Gemarkung Obertaufkirchen, ausgeglichen sowie auf einer weiteren Fläche E1 auf dem Grundstück Flurnummer 282 der Gemarkung Walkersaich, Gemeinde Schwindegg ersetzt.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T) in Verbindung mit den Lage- Höhen- und Querschnittsplänen (Planunterlagen 7.1T, 8T Blatt 1 und Blatt 2, 6 Blatt 1, 6 T Blatt 2, 6 Blatt 3) sowie in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Planunterlagen 12.1T, 12.2T, 12.3T Blatt 1 und Blatt 2), worauf Bezug genommen wird.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 26.09.2012 beantragte der Landkreis Mühldorf am Inn, das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der MÜ 30 mit der Beseitigung des Bahnübergangs östlich von Schwindegg nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 22.11.2012 bis 21.12.2012 nach ortsüblicher Bekanntmachung bei der Gemeinde Obertaufkirchen zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Obertaufkirchen oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis spätestens 04.01.2013 erhoben werden können und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- Gemeinde Obertaufkirchen
- Gemeinde Schwindegg
- Landratsamt Mühldorf am Inn
- Vermessungsamt Mühldorf am Inn
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Autobahndirektion Südbayern
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

- Bezirk Oberbayern – Fachbereich Fischerei
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Bayerischer Bauernverband
- Immobilien Freistaat Bayern
- Wehrbereichsverwaltung Süd (jetzt: Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr)
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Eisenbahn Bundesamt
- DB Service Immobilien GmbH
- DB Netz AG
- RVO Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Verkehrsgemeinschaft VLMÜ
- E.ON Bayern AG (jetzt: Bayernwerk AG)
- E.ON Netz GmbH
- Energienetze Bayern GmbH
- Gas Open Grid Europe GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Isener Gruppe
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e.V.

Des Weiteren beteiligt wurden die Sachgebiete 51 (höhere Naturschutzbehörde), 31.1 (Straßen- und Brückenbau), und 50 (Immissionsschutz) der Regierung von Oberbayern.

Im Zuge dieses ursprünglichen Anhörungsverfahrens hat die Regierung von Oberbayern dem Einwender Nr. 1000 mit Schreiben vom 29.01.2013 die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gem. Art. 32 BayVwVfG gewährt, da dessen Einwendungsschreiben ohne Verschulden erst nach Ablauf der Einwendungsfrist bei der Regierung von Oberbayern eingegangen war.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen und vorgebrachten Einwendungen nahm der Vorhabensträger an mehreren Stellen Umplanungen bzw. Anpassungen vor und beantragte mit Schreiben vom 14.08.2013 das Verfahren mit diesen als „Tektur vom 14.06.2013“ bezeichnete Änderungen weiterzuführen.

Inhalt dieser 1. Tektur sind dabei insbesondere folgende Änderungen:

- Verbreiterung des Regelquerschnitts der St 2084 im Anpassungsbereich von RQ 9,5 auf RQ 10,5
- Verbreiterung der Linksabbiegerspur der St 2084 von 3,00 m auf 3,25 m
- Anpassung der Einmündungen der MÜ 30 und der GVS nach Walkersaich an die Änderungen der St 2084
- Ergänzung und Korrektur von Leitungstrassen und des Bauwerksverzeichnisses
- Änderung und Anpassung der wasserrechtlichen Unterlagen
- Anpassung der Ausgleichsbilanzierung, des LBP, der saP und der FFH-Vorprüfung an die vorgenannten Änderungen
- Anpassung der saP an die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil v. 14.7.2011, Az. 9 A 12.10, sog. „Freiberg-Urteil“)
- Anpassung der Grunderwerbsunterlagen an die vorgenannten Änderungen

Zu dieser 1. Tektur wurde mit Schreiben vom 27.08.2013 im Rahmen eines beschränkten Anhörungsverfahrens gem. Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG neben den hiervon betroffenen Privatpersonen folgenden externen Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange, Leitungsträgern und anerkannten Vereinigungen Gelegenheit zur Äußerung gegeben:

- Gemeinde Obertaufkirchen
- Gemeinde Schwindegg
- Landratsamt Mühldorf am Inn
- Staatliches Bauamt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Isener Gruppe
- Wasser- und Bodenverband zur Isenregulierung II
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Energienetze Bayern GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesjagdverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e.V.

Es wurde bei der beschränkten Anhörung darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen bzw. Einwendungen gegen die Planänderung bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis zum 18.09.2013 zu erheben sind und nach Ablauf dieser Frist Einwendungen gegen die Änderungen ausgeschlossen sind. Eine erneute Auslegung der Planunterlagen war nicht erforderlich, da der Kreis der durch die Tektur Betroffenen abgrenzbar war.

Zu den im ursprünglichen sowie zur 1. Tektur durchgeführten Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 27.09.2013.

Am 24.10.2013 wurden sämtliche Einwendungen und Stellungnahmen in der Grundschule in der Gemeinde Obertaufkirchen, Kirchplatz 2, erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Leitungsträger und anerkannten Vereinigungen sowie alle Einwender wurden hiervon schriftlich benachrichtigt. Darüber hinaus wurde der Erörterungstermin in der Gemeinde Obertaufkirchen am 14.10.2013 ortsüblich bekannt gemacht.

Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der aus dem Erörterungstermin und im Zuge der bis dahin durchgeführten Grunderwerbsverhandlungen gewonnenen Erkenntnisse nahm der Vorhabensträger im Weiteren nochmals Änderungen der Unterlagen vor und beantragte mit Schreiben vom 20.02.2014, das Verfahren nunmehr mit diesen als „Tektur vom 25.10.2013“ bezeichneten Unterlagen fortzuführen. Gegenstand der 2. Tektur sind dabei vor allem folgende Änderungen:

- Anlage einer neuen Sickermulde von Bau-km 0+175 bis 0+325 an der Nordseite der Böschung der MÜ 30.
- Veränderung des Durchlasses des Entwässerungsgrabens unter der St 2084 bei Abschnitt 120, Station 190 von DN 600 auf 3 x DN 400.
- Anpassung der Unterlagen an die zwischen dem Landkreis Mühldorf, dem Staatlichen Bauamt Rosenheim und der Gemeinde Obertaufkirchen als beteiligten Straßenbaulastträgern im Erörterungstermin getroffenen Vereinbarung, wonach die Unterhaltungslast für den neuen Entwässerungsgraben (Ild. Nr. 29T des Bauwerksverzeichnisses) vom Beginn am Bahndamm bis einschließlich des Durchlasses unter der GVS Walkersaich alleine dem Landkreis Mühldorf am Inn obliegen soll und für den Grabenabschnitt unterhalb

dieses Durchlasses bis zum Anschluss an den vorhandenen Graben der Gemeinde Obertaufkirchen.

- Verzicht auf die Inanspruchnahme der Flurnummer 270 der Gemarkung Obertaufkirchen
- Anpassung der Unterlagen aufgrund einer durch die untere Naturschutzbehörde geforderten Vergrößerung der Ersatzfläche E 1.

Die von der 2. Tektur betroffenen Privatpersonen und die hiervon betroffenen Träger öffentlicher Belange – die Gemeinde Obertaufkirchen, das Landratsamt Mühldorf am Inn, das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim sowie das Staatliche Bauamt Rosenheim - wurden mittels Schreiben vom 28.02.2014 zu den neuerlichen Änderungen angehört. Im Rahmen dieser beschränkten Anhörung gem. Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG wurde darauf hingewiesen, dass Stellungnahmen bei der Regierung von Oberbayern bis zum 28.03.2014 abzugeben bzw. Einwendungen bis zum 28.03.2014 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und nach Ablauf dieser Frist Einwendungen gegen die Änderungen ausgeschlossen sind. Eine erneute Auslegung der Planunterlagen war auch hier nicht geboten, da der Kreis der durch diese 2. Tektur Betroffenen ebenfalls abgrenzbar war.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach Art. 36 Abs. 2 BayStrWG bedarf der Bau bzw. die wesentliche Änderung einer Kreisstraße der Planfeststellung, wenn es sich um eine Straße von besonderer Bedeutung, insbesondere um eine Zubringerstraße zu einer Bundesfernstraße, handelt. Ob eine solche besondere Bedeutung vorliegt, richtet sich nach der Affinität der Straße zum übergeordneten, generell planfeststellungspflichtigen Straßennetz, wobei maßgebend hierfür die Straße in ihrer gesamten Länge ist, nicht einzelne Streckenabschnitte. Zubringerstraßen im Sinne von Art. 36 Abs. 2 BayStrWG sind dabei öffentliche Straßen, die dem Anschluss von Gebieten mit größerem Verkehrsaufkommen an das Netz der Bundesfernstraßen dienen. Sie müssen den Verkehr grundsätzlich unmittelbar oder ausnahmsweise über eine andere Straße zur Bundesfernstraße bringen. Es muss sich um Straßen handeln, die die Funktion haben, den Verkehr aus dem jeweiligen Verkehrsschwerpunkt gesammelt zu der Bundesfernstraße zu bringen, wobei sich bei den Zubringerstraßen zu den Bundesautobahnen die Sammelfunktion zwingend schon daraus ergibt, dass Bundesautobahnen nur über besondere Anschlussstellen erreicht werden können und daher die Verbindung auf das Ziel Anschlussstelle ausgerichtet sein muss. (vgl. Numberger in Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Kommentar, Art. 36 Rdnr. 10 f.)

Vorliegend plant der Landkreis Mühldorf am Inn, sein Straßennetz an die mit dem Neubau der Bundesautobahn A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein einhergehenden veränderten Verkehrsbeziehungen anzupassen. Unter anderem soll dabei der Zubringerverkehr zur A 94 aus dem Raum Buchbach und dem südlichen Landkreis Landshut zukünftig nördlich der Gemeinden Schwindegg und Obertaufkirchen von der St 2084 auf die MÜ 30 geführt und außerhalb der Ortschaft Obertaufkirchen über die verlegte MÜ 30 zur Autobahnanschlussstelle der A 94 südlich von Obertaufkirchen geleitet werden.

Damit erhält die MÜ 30 nach Realisierung des vorliegenden 1. Bauabschnitts und des geplanten künftigen 2. Bauabschnitts der Ortsumfahrung Obertaufkirchen Zubringerfunktion zur BAB A 94 und stellt folglich eine Kreisstraße von besonderer Bedeutung im Sinne des Art. 36 Abs. 2 BayStrWG dar, für die es einer Planfeststellung bedarf.

Bei der Verlegung des höhengleichen Bahnüberganges Bahn-km 56,662 (BÜ Rampoldsheim) der Bahnlinie München – Mühldorf handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach § 3 EKrG. Wir konnten in diesem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren auch über alle Maßnahmen entscheiden, die die Kreuzungsbaumaßnahme nach § 3 EKrG zur Verlegung des höhengleichen Bahnüberganges der Bahnlinie München – Mühldorf betreffen.

Die vorliegende Maßnahme eröffnet grundsätzlich mit § 22 Abs. 4 FStrG, Art. 39 Abs. 2, 62a Abs. 5 BayStrWG i. V. m. § 5 der Verordnung zur Übertragung der Befugnisse der obersten Landesstraßenbaubehörde nach dem Bundesfernstraßengesetz einerseits und andererseits mit § 18 Abs. 1 AEG aufgrund der notwendigen Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn die gleichzeitige Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern und des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 4 Abs. 2 AEG.

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

Die Rechtsprechung und Teile der Literatur wenden in diesem Fall Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG an. Zuständig für die gesamte Baumaßnahme ist demnach derjenige, in dessen Interesse die Baumaßnahme verfolgt wird (BVerwG vom 12.2.1988, Az. 4 C 55/84; Kühling in DVBl 1989, 228). Die Funktionsfähigkeit der „anderen“ Anlage (hier des Schienenweges) ist durch Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG sicherzustellen. Im vorliegenden Fall kommt man somit zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Planfeststellungsbehörde. Ziel des hier beantragten Planfeststellungsverfahrens ist es in erster Linie, eine Ortsumgehung für Obertaufkirchen zu schaffen und die Sicherheit und Leichtigkeit des auf der MÜ 30 fließenden Verkehrs zu steigern. Die Änderungen an der Bahnstrecke beschränken sich auf das zum Erhalt der Funktionsfähigkeit notwendige Maß und stellen somit notwendige Folgemaßnahmen i. S. d. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG dar.

Verschiedene Ansichten der Literatur ziehen Art. 78 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG in direkter oder analoger Anwendung heran, je nachdem ob man die Beseitigung des Bahnüberganges als eine einheitliche, oder als mehrere selbständige Maßnahmen ansieht (Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG direkt: Zeitler-Numberger BayStrWG, Art. 38, Rdnr. 251; Haselhoff in DVBl 1989, 596; Art. 78 Abs.

1 BayVwVfG analog: Knöpfe in Maunz-FS 1981, 195). Zuständigkeit und Verfahren richten sich demnach nach den Rechtsvorschriften über Planfeststellungsverfahren, die für diejenige Anlage vorgeschrieben sind, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berühren, Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG. Auch diese Ansicht führt hier zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, da es hier in erster Linie um den Bau der Ortsumfahrung Obertaufkirchen im ersten Bauabschnitt geht und infolgedessen umfangreiche Veränderungen an der St 2084 und der GVS Walkersaich vorgenommen werden. Die in Betracht kommenden Lösungsansätze führen somit einheitlich zu der Erforderlichkeit eines straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens durch die nach Straßenrecht zuständigen Behörde, also die Regierung von Oberbayern. Eine Entscheidung zwischen den Ansichten erübrigt sich.

Die Kreuzungsvereinbarung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 EKreuzG wurde am 13.12.2012 und 15.01.2013 zwischen dem Landkreis Mühldorf am Inn und der DB Netz AG abgeschlossen und mit Bescheid vom 06.05.2014 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur genehmigt.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht somit nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen ist nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet. Zudem hat der Vorhabensträger die Umweltauswirkungen der vorliegenden Straßenbaumaßnahme auch separat in der Unterlage 16T, welche der vorliegenden Entscheidung nachrichtlich beigelegt ist, aufgeführt.

2. **FFH-Vorprüfung**

2.1 FFH-Gebiete im Trassenumfeld

Das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ beginnt im Bereich nordöstlich von Schwindegg, unmittelbar nördlich der St 2084 und östlich der GVS Walkersaich und erstreckt sich insgesamt über ein Gebiet von ca. 766 ha.

Das vorliegende Straßenbauvorhaben reicht bis an den äußersten südlichen Rand dieses Schutzgebietes.

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 30/252 vom 2. Februar 2010). Das Gebiet ist folglich Natura-2000 Gebiet im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG.

Was Lage und Beschreibung des FFH-Gebietes sowie seiner Erhaltungsziele anlangt, verweisen wir auf die ausführliche Darstellung in der Unterlage 12.5T der Planfeststellungsunterlagen.

2.2 Prüfungsmaßstab

Gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet) in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können, unzulässig. Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor der Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen zu prüfen (FFH-VP).

Ob ein Straßenbauvorhaben ein betroffenes FFH-Gebiet erheblich beeinträchtigt, ist mit Blick auf die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets zu beurteilen. Hierfür stellt allein der günstige Erhaltungszustand der geschützten Lebensräume und Arten ein geeignetes Bewertungskriterium dar (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05). An die Zulassungsentscheidung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02, juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Prüfmaßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und vorbehaltlich des Art. 6 Abs. 4 FFH-RL nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt. Das BVerwG hat in seiner „Halle-Entscheidung“ hierzu konkretisiert, dass solche vernünftigen Zweifel an der Unerheblichkeit der

Projektauswirkungen nur dann ausgeräumt werden können, wenn im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Gegenbeweis geführt werden kann, der die besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse berücksichtigt und alle wissenschaftlichen Mittel und Quellen ausschöpft (BVerwG, aaO, Leitsatz 10). Diese strengen Prüfkriterien liegen dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde.

Danach kann eine Genehmigung in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP ergibt, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG dennoch zugelassen werden kann.

Die Prüfung orientiert sich am Begriff der Beeinträchtigung des Gebiets als solchem. Zur Präzisierung dieses Begriffs nehmen wir Bezug auf die Leitlinie der EU-Kommission (Natura 2000 – Gebietsmanagement: Die Vorgaben des Artikel 6 der Habitat-Richtlinie 92/43/EWG, 4.6.3), die dazu ausführt: „Die Beeinträchtigung eines Gebietes als solches bezieht sich auf dessen ökologische Funktionen. Die Entscheidung, ob eine Beeinträchtigung vorliegt, sollte sich auf die für das Gebiet festgelegten Erhaltungsziele konzentrieren und auf diese beschränkt bleiben“.

Vorliegend hat der Vorhabensträger die Auswirkungen der geplanten Verlegung der MÜ 30 auf das FFH-Gebiet DE 7739-371 „Isental mit Nebenbächen“ durch das Büro Prof. K. Kagerer Landschaftsarchitekten GmbH aus Ismaning untersuchen lassen.

2.3 Ergebnis

Die Ergebnisse dieser Prüfung sind in der Unterlage 12.5T der Planfeststellungsunterlagen festgehalten, worauf an dieser Stelle verwiesen wird. Der Gutachter kommt darin auf der Ebene einer FFH-Vorprüfung zu dem Ergebnis, dass sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass Erhaltungsziele des Schutzgebietes durch baubedingt, anlagebedingte oder auch betriebsbedingte Wirkungen des Projekts, einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten, erheblich beeinträchtigt werden könnten.

Die Regierung von Oberbayern kommt in ihrer Prüfung aus folgenden Erwägungen zu demselben Schluss.

2.3.1 Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauzeit kommt es zu einer vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen des FFH-Gebietes „Isental mit Nebenbächen“ in einem Umfang von ca. 690 m² (230 m Länge x 3 m Breite), welche nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in ihren Ursprungszustand versetzt werden. Diese zeitweise Flächeninanspruchnahme entspricht etwa 0,009% der Gesamtfläche des FFH-Gebiets. Der Arbeitsstreifenbereich befindet sich dabei direkt entlang der stark befahrenen St 2084 und stellt sich derzeit als intensiv genutzte und erheblich vorbelastete Grünlandflächen dar, welche als geringwertige Arrondierungsflächen des FFH-Gebietes einzustufen sind. Durch deren zeitlich begrenzte Inanspruchnahme während der Bauzeit von ca. zwei Monaten werden Erhaltungsziele des Gebietes nicht beeinträchtigt, da Lebensraumtypen bzw. Arten der Anhänge I und II der FFH-RL sowie charakteristische Arten im Nahbereich des Projektes nicht vorhanden sind.

Aufgrund der Vorbelastung dieses Randbereichs des Schutzgebiets durch die mit ca. 7.000 Kfz/24h doch beträchtlichen Verkehrsbelastung auf der St. 2084 und die damit einhergehenden Lärm- wie Schadstoffemissionen sind auch die mit der Bautätigkeit an dieser Stelle verbundene zusätzlichen Einwirkungen, etwa durch erhöhte Bewegungen von Baufahrzeugen auf der Staatsstraße, insgesamt zu vernachlässigen und nicht geeignet, eine Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebietes hervorzurufen.

Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich weder innerhalb noch im unmittelbaren Umfeld des Schutzgebietes und haben daher ebenfalls keine negativen Auswirkungen hierauf.

2.3.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Neuanlage einer Ab- und Zufahrt von der Staatsstraße auf das landwirtschaftlich genutzte Grundstück Flurnummer 408, Gemarkung Obertaufkirchen, kommt es vorhabensbedingt zu einer neuen dauerhaften Flächeninanspruchnahme von ca. 20 m² am äußersten südlichen Rand des FFH-Gebietes. Dies entspricht in etwa 0,00026 % der gesamten Schutzgebietsfläche. Hierbei wird eine intensiv genutzte und erheblich vorbelastete Wiesenfläche entlang der stark befahrenen St 2084 in Anspruch genommen, in welcher weder Lebensraumtypen des Anhang I der FFH-RL noch hierfür charakteristische Arten oder Arten des Anhang II der FFH-RL vorhanden sind, so dass im Zuge dieser Versiegelung die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets unangetastet bleiben.

Durch die Verlegung der MÜ 30 und die damit verbundenen Folgemaßnahmen kommt es auch zu keinen erheblichen visuellen Gebietsstörungen, da insbesondere

das geplante Brückenbauwerk aus Sicht des im FFH-Gebiet gelegenen Wiesenbrüteregebiets vor dem dicht dahinter ansteigenden Hang nicht erheblich störend in Erscheinung treten wird und darüber hinaus das Umfeld der Maßnahme aufgrund der unmittelbaren Nähe zur St 2084 und der Bahnlinie ohnehin nicht als Brutgebiet für wiesenbrütende Vogelarten in Frage kommt. Mit dem vorliegenden Projekt verbundene anlagebedingte Wirkungen, welche eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets bedingen würden, können daher ebenfalls sicher ausgeschlossen werden.

2.3.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Schließlich können auch betriebsbedingte Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ durch die Verlegung der MÜ 30 mit hinreichender Gewissheit ausgeschlossen werden.

Im südlichen Randbereich des Schutzgebietes, auf das der mögliche Wirkungsbereich des Vorhabens begrenzt ist, werden die Immissionen durch den zusätzlichen Verkehr auf der MÜ 30, welcher nördlich der Kreisverkehrsanlage nach Fertigstellung der Ortsumfahrung laut Verkehrsprognose etwa 3.200 Kfz/24h betragen wird, aufgrund der bereits vorhandenen Verkehre auf den Bahngleisanlagen und der Staatsstraße nicht merklich erhöht. Gleiches gilt für Störowirkungen auf das Schutzgebiet durch Fahrzeuglichter und Verkehrsbewegungen auf der MÜ 30, da auch insoweit der unmittelbar an die St 2084 anschließende Randbereich des FFH-Gebiets durch den Fahrzeugverkehr auf der Staatsstraße erheblich vorbelastet ist und eine beeinträchtigende Wirkung durch die dahinter liegende, verkehrsärmere MÜ 30 ausgeschlossen werden kann. Zudem werden visuelle Einwirkungen auf das FFH-Gebiet im Zuge der Verlegung der MÜ 30 durch Leitplanken im Brückenbereich und die Bepflanzung der Dammböschungen generell minimieren.

Insgesamt lässt sich daher mit hinreichender Sicherheit feststellen, dass das Vorhaben zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „Isental mit Nebenbächen“ führen wird.

Damit ist das Vorhaben auch nicht geeignet, im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen im Sinne des § 34 Abs. 1 BNatSchG (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) zu einer erheblichen Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des FFH-Gebiets führen zu können.

Nachdem vorliegend bereits nach einer Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit anhand objektiver Umstände ausgeschlossen werden kann, dass das planfestgestellte Bauvorhaben überhaupt zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes führen kann, bedarf es keiner weiteren Untersuchung mittels einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG.

Die untere wie die höhere Naturschutzbehörde sind in ihrer jeweiligen fachlichen Beurteilung zu demselben Ergebnis gelangt. Einwendungen hierzu wurden nicht erhoben.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Abschnittsbildung

Das vorliegende Planfeststellungsverfahren umfasst den ersten Bauabschnitt (BA 1) der Ortsumfahrung Obertaufkirchen. Die noch ausstehende Detailplanung für den künftigen zweiten Abschnitt (BA 2) der Ortsumfahrung wird derzeit zwischen dem Landkreis Mühldorf am Inn und der Gemeinde Obertaufkirchen abgestimmt.

Die Abschnittsbildung ist als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung grundsätzlich zulässig. Diese Vorteile der Abschnittsbildung könnten nicht genutzt werden, wenn die weitere Trassenführung bereits unumstößlich feststehen müsste. Die Abschnittsbildung unterliegt dabei aber der Prüfung, ob sie sich innerhalb der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere der durch das Abwägungsgebot und die Problembewältigung gesetzten Grenzen hält. Sie darf nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt werden. Ein Planfeststellungsabschnitt muss deshalb auf der Grundlage einer Gesamtkonzeption gebildet werden, einen sachlichen Bezug zum Folgeabschnitt haben und eine eigenständige - wenn auch nicht in vollem Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugeordnete - Verkehrsfunktion aufweisen. Damit soll gewährleistet werden, dass eine in Teilen durchgeführte Planung auch dann noch sinnvoll ist und bleibt und durch die Abschnittsbildung kein Planungstorso entsteht, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Die spezifische Verkehrsfunktion kann dabei jedoch von unterschiedlichem Gewicht sein. Im Rahmen der Abschnittsrechtfertigung ist darüber hinaus zu prüfen, ob dem Gesamtkonzept und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.2.1996, Az. 4 A 27/95, juris, Leitsatz 2; BVerwG vom 19.5.1998, Az. 4 A 9/97, juris, Rdnr. 63). Denn eine Gesamtplanung, die sich objektiv in ihrer

Umsetzung vor nicht überwindbaren Hindernissen sieht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 270). Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt durch die Aufteilung des Gesamtkonzeptes in Teilabschnitte nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten.

Zusammengefasst ist die planungsrechtliche Abschnittsbildung nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts somit zulässig, wenn der jeweilige Teilabschnitt eine selbständige Verkehrsfunktion besitzt und der weiteren Verwirklichung des Vorhabens keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 14.07.2005, Az. 9 VR 20/04, juris, Rdnr. 9 m. w. N.). Dies ist aus folgenden Erwägungen hier der Fall:

3.2.1 Eigenständige Verkehrsfunktion

Die Gesamtmaßnahme Ortsumfahrung Obertaufkirchen ist in zwei Streckenabschnitte unterteilt worden, da der BA 1 der Ortsumfahrung unabhängig vom BA 2 der Ortsumfahrung in einem eigenen Verfahren planfestgestellt und gebaut werden kann und der zweite Bauabschnitt derzeit noch keinen verfestigten Planungsstand erreicht hat.

Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung, denn der hier verfahrensgegenständliche Abschnitt ist in vollem Umfang verkehrswirksam an das bestehende Straßennetz angebunden. Die Ortsumfahrung Obertaufkirchen hat im vorliegenden BA 1 eine Länge von ca. 1,0 km, bindet im Süd-Westen innerhalb der Ortschaft Obertaufkirchen weiterhin an die bestehende MÜ 22 an und endet im Norden nach wie vor mit einem Anschluss an die St 2084.

Nach der letzten Verkehrszählung aus dem Jahr 2010 weist die MÜ 30 zwischen Obertaufkirchen und der St 2084 eine Verkehrsbelastung von 894 Kfz/24h auf. Diese Verkehrsbelastung wird zunächst weiterhin auch auf der im BA 1 der Ortsumfahrung Obertaufkirchen verlegten MÜ 30 auftreten, unabhängig von einer Umsetzung des BA 2, so dass die Verkehrswirksamkeit des vorliegenden Planfeststellungsabschnittes gegeben ist.

Im Rahmen der Rechtfertigung für einen Teilabschnitt ist weiterhin aber auch dessen Einbettung in die Gesamtplanung zu berücksichtigen.

Laut der Prognose für das Jahr 2025 von Herrn Prof. Kurzak in der Verkehrsuntersuchung vom 06.08.2008 für die MÜ 22 nördlich der bestandskräftig planfestgestellten A 94 im Abschnitt Dorfen - Heldenstein wird die MÜ 30 als

vollständige Ortsumgehung nach Umsetzung des Gesamtkonzeptes im Jahr 2025 voraussichtlich einen DTV von 3.200 Kfz/24h aufweisen.

Diese künftige stärkere Verkehrsbelastung nach der kompletten Fertigstellung der Ortsumfahrung nimmt dem BA 1 jedoch nicht seine für sich alleine gegebene selbständige Verkehrsfunktion, denn mit Realisierung nur eines Teils der Gesamtplanung können selbstverständlich nicht alle Ziele der Gesamtplanung, wie etwa die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der A 94 und der St 2084, erreicht werden. Müssten dennoch an die Abschnittsrechtfertigung im Hinblick auf die Verkehrsfunktion des Bauabschnitts und seine Einbindung in das überregionale Straßennetz dieselben Maßstäbe angelegt werden wie an die Gesamtplanung, wäre eine Abschnittsbildung praktisch unmöglich. Diese Konsequenz würde das notwendige Planungsinstrument der Abschnittsbildung in Abrede stellen. Basierend auf der Rechtsprechung erachten wir es daher für zulässig, wenn an die Abschnittsrechtfertigung in Bezug auf die Verkehrsfunktion nicht derselbe Anspruch gestellt wird, wie bei der Gesamtplanung. Ausreichend ist, dass die Teilplanung dafür sorgt, dass auch bei einem Scheitern der Gesamtplanung die von den Planbetroffenen abverlangten Opfer gerechtfertigt bleiben. Die dargestellte Verkehrsfunktion des BA 1 erfüllt diese Voraussetzung. Gegen diese Einschätzung wurden im Anhörungsverfahren keine Einwände erhoben.

3.2.2 Keine unüberwindbare Hindernisse in weiteren Planungsabschnitten

Die Aufspaltung des Gesamtvorhabens in Teilabschnitte ist auch nicht deshalb zu beanstanden, weil rechtliche Probleme, die die Gesamtplanung aufwirft, auf diese Weise ausgeblendet worden und ungelöst geblieben wären. Im Rahmen der Abschnittsrechtfertigung wurde nämlich auchgeprüft, ob dem Gesamtkonzept und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht erkennbare unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen.

Solche Hindernisse ergeben sich hier insbesondere nicht daraus, dass die weitere Trassenführung noch nicht endgültig feststeht. Denn es ist gerade das Merkmal der abschnittsweisen Planung, dass ein Gesamtvorhaben planerisch in mehreren aufeinander folgenden Etappen verwirklicht wird, um auf diese Weise die Planung praktikabler, effektiver und leichter überschaubar zu gestalten (BVerwG, Beschluss vom 14.10.1996, BVerwG 4 VR 14. 96 Buchholz 407. 4 § 17 FStrG Nr. 123 S. 150). Diese Vorteile der Abschnittsbildung könnten nicht genutzt werden, wenn die weitere Trassenführung bereits unumstößlich feststehen müsste.

Unüberwindbare Hindernisse im Hinblick auf die Gesamtmaßnahme könnten sich aus den Anforderungen und Schutzziele der europäischen FFH-RL im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit des Gesamtprojekts, aus artenschutzrechtlichen Verbotsnormen oder anderem, strikt geltendem Recht ergeben. Denn eine

Gesamtplanung, die sich objektiv in ihrer Umsetzung vor nicht überwindbaren Hindernissen sieht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag. Zwar müssen demgemäß stets die Folgen der weiteren Planung in den Blick genommen werden, ausreichend ist jedoch eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte in Gestalt eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“. Eine summarische Prüfung für die möglichen Folgeabschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des kompletten Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Nicht erforderlich ist hingegen, dass durch die Prognose ein Grad der Gewissheit erreicht wird, der eine Verzögerung oder ein Scheitern des Gesamtvorhabens aus welchen Gründen auch immer ausschließt (BVerwG, Beschluss v. 23. 11. 2007, Az. 9 B 38.07). Ausreichend ist, dass die Abschnittsbildung gewährleistet, dass selbst im Falle des Scheiterns des Gesamtprojekts die den Planbetroffenen abverlangten Opfer gerechtfertigt bleiben (vgl. BayVGh, Urteil vom 05.07.1994, Az. 8 A 93.40054, juris, Rdnr. 44).

Im Fall der Ortsumfahrung Obertaufkirchen ist nicht ersichtlich, dass nach diesem planerischen Maßstab die Verwirklichung des Gesamtvorhabens durch von vornherein unüberwindliche Hindernisse in Frage zu stellen ist. Aus dem Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass dem weiteren Verlauf der Trasse unüberwindliche Hindernisse aufgrund zwingender Rechtsvorschriften wie etwa aus dem FFH-Gebietsschutz und dem europäischen Artenschutz oder aufgrund der Betroffenheit öffentlicher oder privater Belange entgegenstehen könnten.

Mit der Realisierung des BA 1 der Ortsumfahrung Obertaufkirchen sind verschiedene, durch den Vorhabensträger in einer Vorausschau teilweise bereits überschlägig betrachtete Varianten zur weiteren Umfahrung von Obertaufkirchen in einem zweiten BA möglich. An den BA 1 anschließend können für den BA 2 nach Süden bis zum Anschluss an die A 94 noch verschiedenen Planungsvarianten in Betracht kommen. Eine konkrete parzellenscharfe Linienführung für den Folgeabschnitt der Ortsumfahrung Obertaufkirchen im BA 2 mit bereits heute erkennbar feststehenden betroffenen Belangen gibt es jedoch noch nicht. Die durch den Vorhabensträger vorgenommene Abschätzung der durch den BA 2 denkbar betroffenen Belange zeigt jedoch, dass daraus zum heutigen Zeitpunkt keine unüberwindbaren Hindernisse ersichtlich sind, die einer Verwirklichung des Gesamtkonzeptes strikt entgegenstehen würden.

So hat der Vorhabensträger für die weitere Ortsumgehung von Obertaufkirchen westlich wie östlich der Ortschaft untersucht, welche Betroffenheiten hierdurch, soweit aktuell bereits abschätzbar, jeweils gegeben sind oder sein könnten.

Insoweit sei auf die entsprechenden Ausführungen im Erläuterungsbericht, Unterlage 1T, verwiesen.

Absolute Hinderungsgründe, die eine Verwirklichung des Gesamtvorhabens unmöglich zu machen geeignet wären, sind dabei weder für eine „Westvariante“ noch für eine „Ostvariante“ zutage getreten.

Im Hinblick auf den europarechtlich verankerten Gebiets- und Artenschutz ist hierbei zudem zu berücksichtigen, dass es keine Beweisregel des Inhalts gibt, dass das Gebiets – oder Artenschutzrecht nach der FFH-RL sich als unüberwindliches Planungshindernis darstellt. Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG erfährt die grundsätzliche Zulässigkeit der Abschnittsbildung durch das Gebietsschutzrecht keine Einschränkung. Für das Artenschutzrecht gilt nichts Anderes. Selbst wenn in der Vorausschau eine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen eines FFH-Gebietes prognostiziert werden müsste, was vorliegend nicht der Fall ist, verbliebe dem Vorhabensträger noch immer die Möglichkeit, im Rahmen der späteren, den konkreten Planungsabschnitt betreffenden FFH-Verträglichkeitsprüfung den Nachweis zu führen, dass sein spezielles Schutzmaßnahmenkonzept den Eintritt eines ökologischen Schadens wirksam verhindern kann und damit die Verträglichkeit gewährleisten wird. Darüber hinaus kann ein Straßenbauvorhaben, das diese Prüfschwelle nicht überwindet, schließlich noch immer aufgrund einer Abweichungsprüfung zugelassen werden.

Mit Blick auf das Artenschutzrecht gilt Vergleichbares, da selbst für den Fall der Verwirklichung von - auch nicht durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen abzuwendenden - Zugriffsverboten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 4 BNatSchG die Möglichkeit besteht, diese artenschutzrechtliche Planungshindernisse im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG auszuräumen.

Für mögliche Umfahrungen im BA 2 östlich von Obertaufkirchen stellt auch die raumgeordnete und nach § 16 FStrG linienbestimmte Trasse der B 15 neu keinen Hinderungsgrund dar, da insoweit jedenfalls eine Abstimmung der konkreten Straßenverläufe und etwaiger Kreuzungen im Rahmen der Detailplanungen möglich ist. Dass insoweit gegen das vorliegende Vorhaben keine Bedenken bestehen, wurde seitens der Autobahndirektion Südbayern in ihrer Stellungnahme vom 05.12.2012 bestätigt.

Im Rahmen der Vorausschau auf die Gesamtplanung der Ortsumfahrung Obertaufkirchen ist daher festzustellen, dass im derzeitigen Planungsstadium der Realisierung der weiteren Ortsumfahrung Obertaufkirchen in einem zweiten Bauabschnitt sowohl im Wege einer Umfahrung westlich als auch mit der seitens des Vorhabensträgers in seiner Untersuchung zum jetzigen Zeitpunkt präferierten

Weiterführung östlich von Obertaufkirchen nach heutigem Erkenntnisstand - aufgrund der noch ausstehenden planerischen Verfestigung der genauen künftigen Trassierung - keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen.

3.2.3 Einwendungen aus Folgeabschnitten wegen Zwangspunktbetroffenheiten

Im Anhörungsverfahren wurde von privater Seite vorgetragen, dass durch den BA 1 der Ortsumfahrung Obertaufkirchen ein Zwangspunkt für die weitere Trassenführung im nachfolgenden Streckenabschnitt gesetzt werde und daher sich unmittelbar erst aus der künftigen Trassierung des BA 2 ergebende Betroffenheiten schon jetzt zur Erhebung von Einwendungen berechtigten, um spätere Rechtsnachteile zu vermeiden.

Diese vorgetragene Zwangspunktbildung der vorliegenden Planung für den späteren Verlauf des BA 2 der Ortsumfahrung Obertaufkirchen besteht indessen nicht.

Zwar können Dritte, die nicht unmittelbar durch den planfestgestellten Abschnitt betroffen werden, gleichwohl durch die Abschnittsbildung in ihren Rechten verletzt sein. Dies ist aber nicht schon dann der Fall, wenn eine bloße Wahrscheinlichkeit oder gar nur eine nicht auszuschließende Möglichkeit späterer eigener Rechtsbetroffenheit besteht. Denn der - quasi vorverlagerten - Sicherung effektiven Rechtsschutzes vor der Schaffung vollendeter Tatsachen bedarf es nur, wenn einem Betroffenen im nachfolgenden Planungsabschnitt durch Festlegungen des vorangegangenen Abschnitts unausweichlich Rechtseingriffe drohen und effektiver gerichtlicher Rechtsschutz gegen den nachfolgenden Planungsabschnitt hierdurch praktisch unmöglich wird. In diesem Fall ist bereits die Einwendungs- bzw. Klagebefugnis gegen die Planfeststellung des vorherigen Abschnitts eröffnet. Für eine solche Notwendigkeit eines vorverlagerten Rechtsschutzes muss danach bereits jetzt die erkennbare spätere Betroffenheit wegen der Setzung eines Zwangspunktes für die Anschlussplanung zwangsläufig gegeben sein, d. h. die Betroffenheit muss sich unausweichlich aufgrund des weiteren Planungsverlaufs ergeben, weil eine andere, an den aktuell planfestzustellenden Abschnitt anschließende Trassenführung, bei der der Belang nicht betroffen wäre, nicht in Betracht kommt.

Vorliegend löst das Vorhaben im BA 1 jedoch keine derartigen Zwangsbetroffenheiten im Folgeabschnitt BA 2 der Ortsumfahrung Obertaufkirchen hinsichtlich der Grundstücke der Einwender Nr. 1000 und 2001 aus und hat der BA 1 überdies auch keine präjudizierende Wirkung für den künftig erst noch planfestzustellenden zweiten Bauabschnitt. Mit der Realisierung des BA 1 sind, wie bereits ausgeführt, mehrere Varianten für den BA 2 der Ortsumgehung - westlich wie östlich von Obertaufkirchen - weiterhin möglich. Eine konkrete oder gar parzellenscharfe Linienführung für den Folgeabschnitt der Ortsumfahrung

Obertaukirchen gibt es noch nicht. Die im Verfahren als durch die künftige Trassierung im BA 2 östlich von Obertaukirchen betroffen angeführten Grundstücke der Einwender Nr. 1000 und Nr. 2001 befinden sich in deutlicher Entfernung von dem projektierten Bauende des BA 1. Diese Grundstücke können daher wegen einer anderen möglichen Trassenführung im BA 2 durchaus noch vor einem Eingriff verschont bleiben.

Der Umstand, dass die als östliche Planungsvarianten für den BA 2 in der Unterlage 3T nachrichtlich enthaltenen Trassenverläufe sämtlich eine unmittelbare Grundinanspruchnahme des Grundstücks Flurnummer 926, Gemarkung Obertaukirchen, des Einwenders Nr. 1000 sowie des Grundstücks Flurnummer 924, Gemarkung Obertaukirchen, des Einwenders Nr. 2001 darstellen, ändert hieran nichts, denn diese Trassierungen zeigen lediglich eine Auswahl von derzeit unter anderen, westlich wie östlich von Obertaukirchen gelegenen, möglichen künftigen Verläufen des BA 2. Eine parzellenscharfe Festlegung ist mit keiner der für den BA 2 betrachteten denkbaren Straßenverläufe verbunden. Selbst wenn man also eine östlich der Ortschaft verlaufende weitere Ortsumgehung als sicher annehmen wollte, wie dies der in der Planung für das künftige Gesamtprojekt durchgeführte überschlägige Vergleich von möglichen Verläufen des BA 2 nahelegen mag, so ist selbst für diesen Fall deren genaue Lage im Hinblick auf die Grundstücke der genannten Einwender aktuell tatsächlich noch so offen, dass eine spätere Inanspruchnahme derselben ebenso gut ausbleiben mag.

Diese Beurteilung hat der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 27.09.2013 zu den dahingehenden Einwendungen mit der Ausführung bestätigt, dass alle Möglichkeiten für den nächsten Bauabschnitt der Ortsumfahrung von Obertaukirchen noch offen seien, mit der vorliegenden Planung diesbezüglich keine Festlegung auf eine bestimmte Trasse statfinde und nur mögliche Varianten für den weiteren Verlauf dargestellt und in einer überschlägigen Abwägung untersucht worden seien.

Daher werden die in diesem Verfahren erhobenen Einwendungen im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange aus dem Folgeabschnitt zurückgewiesen.

Hierdurch tritt auch keine Verkürzung des Rechtsschutzes der in Folgeabschnitten Betroffenen ein. Denn auch wenn ein Bauvorhaben abschnittsweise bereits verwirklicht worden ist, darf dies nicht dazu führen, dass die Alternativenprüfung fortan zu Lasten der in den nachfolgenden Abschnitten Betroffenen eingeschränkt oder aus dem Abwägungsprogramm gar gänzlich ausgeblendet wird. Die Planung muss in jedem Abschnitt dem Einwand Stand halten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung

gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist. Selbst in vorangegangenen Teilabschnitten geschaffene Zwangspunkte erzeugen keine strikten Bindungen, sie sind jedoch in der Abwägung berücksichtigungsfähig und -bedürftig (vgl. BVerwG vom 2.11.1992, DVBl 1993, 161/163; vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01, juris, RdNr. 74; vom 14.7.2005, Az. 9 VR 23/04, juris, RdNr. 6). Zeigt sich daher in einem Rechtsstreit über den nachfolgenden Abschnitt, dass die auch für den ersten Planabschnitt maßgebliche Trassenwahl fehlerhaft ist, so würde einer Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nicht die Bestandskraft der für den vorangegangenen Abschnitt erlassenen Planungsentscheidung entgegenstehen. Auch der BayVGH hält inzwischen an seiner dazu im Urteil vom 4. November 2008, Az. 8 A 07.40043, zur B 15 neu Regensburg - Landshut – Rosenheim im Teilabschnitt von Neufahrn in Niederbayern bis Ergoldsbach vertretenen gegenteiligen Rechtsauffassung nicht mehr fest (vgl. Urteil vom 24.11.2010, Az. 8 A 10.400225, A 94 Planfeststellungsabschnitt Pastetten – Dorfen, juris RdNr. 123).

3.3 Planrechtfertigung

Die Verlegung der MÜ 30 als erster Bauabschnitt einer Ortsumfahrung Obertaufkirchen entspricht dem in Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG festgelegten Ziel, die Straßen in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen.

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

Als erster Bauabschnitt einer Ortsumfahrung von Obertaufkirchen ist in Rechnung zu stellen, dass der vorliegende BA 1 gemeinsam mit dem künftigen zweiten Bauabschnitt zu einer erheblichen Verkehrsentlastung für den innerörtlichen Bereich von Obertaufkirchen führen wird. Im Zuge des Neubaus der BAB A 94 im Abschnitt Dorfen – Heldenstein würde der Verkehrsuntersuchung von Herrn Prof. Dr. Kurzak vom 18.06.2008 zufolge ohne die Ortsumfahrung der Verkehr auf der heutigen MÜ 22 südlich der Ortsmitte aufgrund der Anschlussstelle zur Autobahn um bis zu 1.700 Kfz/24 h ansteigenden. Diese künftig zu erwartende Zusatzbelastung wird durch die Umfahrung von Obertaufkirchen vorrangig außerorts abgewickelt und führt so zu einer Vermeidung von zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Ortsbewohner, verbunden mit dem Vorteil für den Straßenverkehr im Bereich zwischen der BAB A 94 und der St 2084, keine auf 50 km/h begrenzte Ortsdurchfahrt passieren zu müssen, welche durch dort gehäufte Verkehrsanlagen, wie etwa Ampelanlagen für kreuzende Verkehre, noch zusätzliche Behinderungen für den Verkehrsfluss mit sich bringen würde.

Zudem wird durch die vorliegende Verlegung der MÜ 30 die Gefahrensituation am derzeit höhengleichen Bahnübergang beseitigt und am Knotenpunkt St 2084 / MÜ 30 durch die zusätzliche Linksabbiegerspur auf der Staatsstraße verringert.

Höhengleiche Bahnübergänge stellen stets im Netz beider Verkehrsträger ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar, weil hierdurch eine besondere Kollisionsgefahr des Straßen- mit dem Schienenverkehr besteht. Dies belegen jedes Jahr die Unfallstatistiken. Nach § 4 Abs. 1 AEG sind die Träger der Eisenbahnen verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen. Nach § 2 Abs. 1 EKrG sind zudem neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, grundsätzlich als Überführungen herzustellen.

Zudem wird der Straßenverkehr durch die mit höhengleichen Bahnübergängen einhergehenden Wartezeiten und damit verbundenen Rückstauungen im Kreuzungsbereich behindert. Mit der geplanten Überführung der MÜ 30 über die Gleisanlagen wird das aktuell vorhandene Sicherheitsdefizit beseitigt und zeitliche Verzögerungen für den im Kreuzungsbereich heute bei Zugdurchfahrten wartenden Straßenverkehr entfallen.

Diese für das Vorhaben sprechenden Erwägungen stellen eine ausreichende Planrechtfertigung dar. Die hiergegen vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen.

So wurde bemängelt, dass es bereits an der notwendigen gesicherten Finanzierung der Maßnahme fehle, da nicht geklärt sei, ob das Vorhaben nun durch den Landkreis Mühldorf am Inn oder durch die Gemeinde Obertaufkirchen in Sonderbaulast durchgeführt werde,

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Der hier projektierte BA 1 wird unzweifelhaft vom Landkreis als Vorhabensträger geplant und realisiert und der Kreishaushalt stellt hierfür auch die erforderlichen Mittel bereit. Alleine hinsichtlich des zweiten Bauabschnitts der Ortsumfahrung finden derzeit zwischen dem Landkreis Mühldorf am Inn und der Gemeinde Obertaufkirchen noch Abstimmungen statt, ob dieser durch die Gemeinde in Sonderbaulast oder durch den Landkreis umgesetzt werden wird, was indessen ohne Einfluss auf die vorliegende Planrechtfertigung für den ersten Bauabschnitt ist.

Auch der Einwand, dem Vorhaben fehle es deshalb an der Planrechtfertigung, weil zu dessen Legitimierung in unzulässiger Weise der ungesicherte künftige Ausbau der Bahnstrecke München – Mühldorf herangezogen werde, greift nach unserem Dafürhalten nicht durch, da dieses von der Bahn verfolgte Vorhaben den obigen Ausführungen entsprechend für die Frage der Planrechtfertigung für die gegenständliche Verlegung der MÜ 30 nicht bemüht zu werden braucht. Die

dargestellten Gründe, aus denen sich die vorliegende Planung unserem Dafürhalten nach als vernünftiger Weise geboten erweist, beruhen nicht auf einem möglichen Bahnstreckenausbau.

Die im Weiteren geäußerte Auffassung, die seitens des Vorhabensträgers postulierte erhöhte Unfallgefahr durch den heute höhengleichen Bahnübergang dürfe nicht einfach angenommen, sondern müsse vielmehr positiv nachgewiesen werden, vermag ebenfalls nicht zu überzeugen. Dass eine höhengleiche Kreuzungsbegegnung von Verkehren stets ein gegenüber einer höhenfreien Ausgestaltung der Verkehrswege gesteigertes Unfallrisiko inklusive der damit einhergehenden Gefahren für Leben und Gesundheit in sich birgt, liegt in der Natur der Sache und kann als eine aus der Logik folgende Tatsache eingestuft werden. Eines wissenschaftlichen oder durch Erhebungen gesicherten Nachweises dieser allseits bekannten und anerkannten grundsätzlichen Gefahr bedarf es hierfür nicht.

Auch trägt der Einwand nicht, dass gar kein verkehrliches Bedürfnis für die Maßnahme bestehe, weil der bestehende Regelquerschnitt von RQ 9,5 der Ortsdurchfahrt von Obertaufkirchen für die derzeitigen und auch die künftig zu erwartenden Verkehrsmengen ausreichend und folglich für die MÜ 30 bei der vorliegenden Planung ebenfalls nur ein solcher Regelquerschnitt vorgesehen sei. Die Planung hat Ihre Rechtfertigung nämlich nicht in der Überlegung, die derzeitige Straßenbreite in der Ortsdurchfahrt von Obertaufkirchen sei zur Aufnahme des prognostizierten Verkehrs nicht in der Lage, sondern in den oben beschriebenen Intentionen, insbesondere, das innerörtliche Gebiet der Gemeinde Obertaufkirchen und damit primär deren Bewohner von dem prognostizierten Mehrverkehr samt den damit einhergehenden negativen Auswirkungen zu entlasten, welche im Zuge des Baus der BAB A 94 im Abschnitt Dorfen – Heldenstein in diesem Bereich zu erwarten sind sowie den aktuellen Gefahrenpunkt im Kreuzungsbereich Straße – Bahnstrecke zu beseitigen.

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

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Landes- und Regionalplanung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dies lässt sich in dem weiträumigen Flächenstaat

Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen. So beinhaltet das Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 unter 4.1.1 als Ziel, die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus- Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen. Hierfür soll das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 2013, 4.2 (G)).

Der einschlägige Regionalplan 18 für die Region Südostoberbayern sieht in seinen Teil B unter VII für den Bereich Verkehr unter anderem vor, dass das großräumige Straßennetz so gestaltet werden soll, 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 Bau der Ortsumfahrung Obertaufkirchen in seinem BA 1 mit Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs bei Bahn-km 56,662 und in seiner Gesamtkonzeption als ortsumgehende Verbindung zwischen der A 94 und der St 2084 trägt diesem Ziel Rechnung. Mit der Realisierung des BA 1 wird in einem ersten Schritt die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bahnübergangsbereich erhöht. Mit der Verwirklichung des Gesamtvorhabens kommt es zu einer Reduzierung der mit dem Durchgangsverkehr durch Obertaufkirchen gegebenen Raumnutzungskonflikte und zu einer Verbesserung der innerörtlichen Umweltbedingungen.

3.4.2 Planungsvarianten

Im Rahmen des vorzunehmenden Variantenvergleichs sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist und bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 26.03.1998, Az 4 A 7/97, juris, Rdnr. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (BVerwG vom 24.04.2009, 9 B 10.09, juris, Rdnr. 5 m.w.N.). Eine Planungsvariante darf nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.3.1998, Az. 4 A 7/97, juris, Rdnr. 19 m.w.N.).

Aufgrund der im Umfeld des Vorhabens bestehenden Siedlungsstruktur, der mit der Bahnlinie und der St 2084 vorgegebenen Verkehrswege und des nahegelegenen FFH-Gebietes boten sich hier zu der als Planfeststellungstrasse gewählten

Variante 3 BA 1, die oben unter B. 1 eingehend beschrieben wurde, insgesamt nur wenige Alternativen für eine nähere Betrachtung an.

Nullvariante

Die sog. Nullvariante, also jeglicher Verzicht auf das Vorhaben, kann als mit den Planungszielen unvereinbar ausgeschlossen werden, da hierdurch den prognostizierten verkehrlichen Veränderungen durch den Neubau der BAB 94 mit der Anschlussstelle MÜ 22 in keiner Weise Rechnung getragen würde und auch die Gefahrenlage der höhengleichen Kreuzung der MÜ 30 mit der Bahnlinie keine Abhilfe erfahren würde.

Ausbauvariante

Ein Ausbau der heute engen und beidseits angebauten Ortsdurchfahrt Obertaufkirchen im Sinne einer für die innerörtlichen Umweltbedingungen verträglicheren Ausgestaltung des Straßenverlaufs bei gleichzeitiger Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs kann ausgeschlossen werden. Dies ist wegen der hier zum Teil unmittelbar angrenzenden Bebauung ohne weitere gravierende Eingriffe in Rechte Dritter nicht möglich. Zudem könnten dadurch die künftig durch die A 94 mit der Anschlussstelle MÜ 22 zu erwartenden erhöhten verkehrlichen Belastungen durch Lärm und Abgase in der Ortschaft nicht wirksam verringert und die mit dem derzeitigen höhengleichen Bahnübergang gegebenen verkehrlichen Unzulänglichkeiten nicht beseitigt werden.

Variante 5

Bei der sog. Variante 5 würde die MÜ 30 zunächst wie in der projektierten Variante 3 BA 1 über einen Kreisverkehr geführt, von dort aus aber einen geraden Verlauf über die Bahnlinie sowie über die St 2084 mittels zweier Brückenbauwerke nehmen und die MÜ 30 sodann von Norden her über eine Rampe an die St 2084 angeschlossen werden.

Doch auch diese Option, die im Vergleich zur gewählten Trasse eine ähnliche Baulänge, einen ähnlichen Flächenverbrauch und nur geringfügig günstigere Baukosten mit sich bringen würde, stellt keine sich als vorzugswürdig aufdrängende Lösung dar. Im Gegenteil kommt es aufgrund der bei dieser Alternative vorgesehenen Überbrückung sowohl der Bahnlinie als auch der St 2084 mit dem zweiten Brückenbauwerk und dem von Norden vorgesehenen Rampenanschluss an die St 2084 zu einer dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen des FFH-Gebietes „Isenthal mit Nebenbächen“ in einem Umfang von ca. 1,5 ha. Dagegen kommt es bei der Planvariante 3 BA 1 lediglich zu geringfügigen vorübergehenden und minimalen dauerhaften Grundinanspruchnahmen im äußersten südlichen Randbereich des FFH-Gebiets (siehe hierzu oben unter C.2). Damit beinhaltet die Variante 5 unter

dem Gesichtspunkt des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebotes nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG im Vergleich zur Plantrasse stärkere Nachteile. Demgegenüber eindeutige, abwägungsrelevante Vorteile in Relation zu der gewählten Lösung sind indessen nicht ersichtlich, so dass sich die Variante 5 jedenfalls nicht als vorzugswürdig gegenüber der Planfeststellungstrasse aufdrängt.

Variante DB

Schließlich wurde für den vorliegenden BA 1 als sog. Variante DB in Erwägung gezogen, die MÜ 30 unweit westlich des heute bei Bahn-km 56,662 bestehenden Bahnübergangs höhenfrei über die Bahnlinie zu führen und sodann neu an die St 2084 anzuschließen, ohne den Verlauf der MÜ 30 südlich der Bahnlinie weiter zu verändern.

Der Vergleich dieser Alternative mit der projektierten Variante 3 BA 1 zeigt jedoch, dass sich die Planfeststellungstrasse bei Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile unter Berücksichtigung des Gesamtprojekts einer Ortsumfahrung Obertaufkirchen als tragfähig erweist und die Variante DB dem gegenüber keine überwiegenden Vorzüge mit sich bringt.

Auf den ersten Blick hat die Variante DB, isoliert betrachtet, zwar eine geringere Baulänge als die Variante 3 BA 1 (ca. 0,43 km gegenüber ca. 1,0 km), einen geringeren Flächenverbrauch (ca. 3,1 ha gegenüber 3,7 ha) sowie geringere Baukosten (3,85 Mio € gegenüber 4,75 Mio. €). Auch wird mit ihr das Ziel, den höhengleichen Bahnübergang zu beseitigen, ebenfalls verwirklicht.

Dennoch vermögen diese Vorteile im Ergebnis die mit der Variante DB einhergehenden Nachteile gegenüber der gewählten Lösung nicht zu überwiegen. So ist die Variante DB im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Bereich der Überführungsstrecke technisch nur mit einer verhältnismäßig großen Steigung (9 %) und einer relativ kleinen Kuppenausrundung (1.400 m) realisierbar. Dadurch ist die Haltesicht auf der MÜ 30 stark eingeschränkt, was zur Folge hat, dass die Einmündung in die St 2084 erst nach dem Überqueren der Bahnlinie erkennbar ist und damit ein Defizit an Verkehrssicherheit mit sich bringt. Dagegen ist die Bahnüberquerung im Rahmen der Variante 3 BA 1 wegen der um 3% geringeren Steigung und der besseren Sichtverhältnisse (freie Sicht vom Kreisel bis zur St 2084) vom Standpunkt der Verkehrssicherheit betrachtet günstiger zu bewerten als die Variante DB.

Des Weiteren stellt sich in der Gesamtbewertung und unter Berücksichtigung der vollständigen Konzeption einer Ortsumfahrung Obertaufkirchen die Ausgangslage für eine weitere Umfahrung von Obertaufkirchen zur Anbindung an das überörtliche Straßennetz (Autobahnzubringer zur A 94) bei der Variante DB doch begrenzter und damit ungünstiger dar als bei der Variante 3 BA 1, welche über den vorgesehenen

Kreisverkehrsplatz zusätzliche Optionen für den beabsichtigten zweiten Bauabschnitt der Ortsumgehung eröffnet. Die Untersuchung des Vorhabensträgers hierzu zeigt, dass sich die Variante DB im BA 1 mit Blick auf die anschließende weitere Ortsumgehung, westlich (als Variante 1 in den Planunterlagen betrachtet) wie östlich (als Variante 2 in den Planunterlagen betrachtet), soweit derzeit schon abschätzbar, jedenfalls nicht als gegenüber der Variante 3 BA 1 mit den hiervon weiterführenden möglichen Varianten für den zweiten Bauabschnitt vorzugswürdig darstellt. Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen zum Vergleich der verschiedenen Varianten im Erläuterungsbericht (Unterlage 1T) sowie in den ergänzenden Ausführungen des Vorhabensträgers vom 24.10.2014 verwiesen.

Angesichts dieser Parameter und Wirkungen sind bei einer Gesamtabwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile der betrachteten Optionen gegenüber der projektierten Variante 3 BA 1 keine Alternativen ersichtlich, die sich eindeutig als vorzugswürdig aufdrängen müssten. Die vom Vorhabensträger gewählte Lösung ist daher unter Berücksichtigung des ihm eingeräumten Planungsermessens nicht zu beanstanden.

Dem geäußerten Vorwurf, die durch den Vorhabensträger in der Planung betrachteten Alternativen für den ersten Bauabschnitt würden keinen ausreichenden Variantenvergleich ermöglichen, kann demgemäß nicht gefolgt werden. Der weitere Einwand, dass für den künftigen zweiten Bauabschnitt der Ortsumfahrung von Obertaufkirchen vorliegend kein ausreichender, weil nicht ins Einzelne ausgearbeiteter Variantenvergleich stattgefunden habe, wird gleichfalls zurückgewiesen, weil an dieser Stelle ein solch detaillierter Vergleich möglicher Varianten für den künftigen folgenden Bauabschnitt gar nicht zu fordern ist. Bei einer abschnittswisen Planfeststellung ist es ausreichend, wenn die für die weiteren Durchführung des Gesamtprojekts betrachteten Folgeabschnitte zum einen im Rahmen der Betrachtung der Abschnittsbildung eine summarische Prüfung ermöglichen, die den Schluss erlaubt, dass der Realisierung des kompletten Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (vgl. hierzu oben C.3.2.2 dieses Beschlusses) und sich zum anderen im Rahmen des Variantenvergleichs für den jetzt zu beurteilenden Bauabschnitt prüfen lässt, ob sich nicht aus den möglichen Folgeabschnitten eine andere als die gewählte Lösung für den aktuellen Abschnitt als vorzugswürdig aufdrängt. Eine detaillierte, parzellenscharfe Untersuchung der für den Folgeabschnitt in Betracht zu ziehenden Varianten mit den jeweils hiervon im Einzelnen berührten öffentlichen und privaten Belangen muss erst im Rahmen des hierfür durchzuführenden Verfahrens erfolgen, nicht schon vorher. Die hier für den Verlauf möglicher Folgeabschnitte durchgeführte summarische Untersuchung im Sinne einer vorausschauenden Wirkungsabschätzung ist an dieser Stelle ausreichend.

3.4.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den einschlägigen technischen Vorschriften und steht auch mit den im Oktober 2013 neu eingeführten „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL“ in Einklang. Die in den Richtlinien dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Trassierung

Als Entwurfsgeschwindigkeit wurde $VE = 60 \text{ km/h}$ gewählt, was keinen Bedenken begegnet.

Die Kurvigkeit der geplanten Kreisstraße MÜ 30 liegt bei 258 gon/km im Bereich westlich des Kreisels und bei 544 gon/km im Bereich zwischen Kreisel und St 2084.

Dem Einwand, aufgrund der gegenüber dem Bestand ungünstigeren Trassierung der MÜ 30 fehle es der projektierten Lösung schon mangels hinreichender Verkehrssicherheit an der notwendigen Planrechtfertigung, kann nicht beigeprägt werden. Zwar verläuft die gegenständliche Verlegung der Kreisstraße MÜ 30 wegen der beengten Verhältnisse zwischen den Zwangspunkten St 2084, Bahnlinie und Ortschaft Rampoldsheim sowie der zu überwindenden Höhendifferenzen für die Brücke über die Bahnlinie ungünstiger als dies bei der MÜ 30 im Kreuzungsbereich mit der Bahnlinie aktuell der Fall ist. Dennoch bleibt die kleinräumige Trassierung übersichtlich und hält alle Grenz- und Richtwerte für die Trassierung nach RAS-L-1995 sowie auch den neuen RAL ein.

Querschnitt

Die Planung sieht für die MÜ 30 einen Querschnitt von RQ 9,5 vor, im Zuge der 1. Tektur auf Forderung des Staatlichen Bauamts Rosenheim für die St 2084 im Anpassungsbereich des neuen Knotenpunkts einen Querschnitt von RQ 10,5 mit einer $3,25 \text{ m}$ breiten Linksabbiegerspur.

Diese Querschnitte zeigen sich angesichts der heute auf der MÜ 30 bestehenden (894 Kfz/24 h) und der im Zuge der Zubringerfunktion zur A 94 künftig zu erwartenden Verkehrsbelastung (DTV 2025: 3.200 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 8%) sowie der auf der St 2084 gegebenen

Schwerverkehrsbelastung von mehr als 300 SV/24 h als einerseits erforderlich, aber andererseits auch ausreichend.

Dem hiergegen gerichteten Vorbringen, es bedürfte keiner breiteren Ausgestaltung der St 2084 im neuen Einmündungsbereich der MÜ 30, weil dies nur einen unnötigen zusätzlichen Flächenverbrauch darstellen würde und mit einer Straßenverbreiterung aufgrund der damit immer einhergehenden erhöhten Geschwindigkeit der Fahrzeuge die Unfallgefahr beim Abbiegen in die Feldgrundstücke erheblich zunähme, kann nicht gefolgt werden. Vielmehr sehen die einschlägigen technischen Richtlinien aufgrund des vorliegenden Schwerverkehrsanteils auf der St 2084 gerade auch aus Gründen der Verkehrssicherheit die gewählten größeren Breiten für den Regelquerschnitt bzw. die Abbiegespur vor.

Brückenbauwerk

Die geplante Brücke der MÜ 30 über die Bahnlinie bei Bahn-km 57,034 (Bau-km 0+141) wird als 3-Feldbauwerk mit hochgesetzten Widerlagern ausgebildet, weist eine lichte Weite von 14,53 m zwischen den Pfeilern sowie eine lichte Höhe über Gleisoberkannte von > 6,40 m und einen Kreuzungswinkel von 59,053 gon bei einer Steigung von 6 % auf.

Diese Planung zur Überbrückung der Gleisanlagen berücksichtigt an dieser Stelle in sachgerechter Weise den künftig geplanten, derzeit als „weiteren Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke 5600 und folgt den Regeln der Technik.

Die technische Ausgestaltung des Vorhabens entspricht damit alle Anlagen betreffend den rechtlichen wie technischen Vorgaben und zeigt sich im Hinblick auf die mit der Planung verfolgten Ziele als geeignet, erforderlich und angemessen.

Der im Anhörungsverfahren sowie im Erörterungstermin unter Hinweis auf die weitere noch ungewisse Verkehrsentwicklung aufgrund des Autobahnbaus und der möglichen Schließung des Bahnübergangs bei Bahn-km 55,630 (in Entsprechung der unrichtigen Bezeichnung in den Planunterlagen; korrekt: Bahn-km 55,732) seitens des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd sowie von privater Seite geforderte Bau eines – zumindest einseitigen - Geh- und Radweges im Bereich des Kreisverkehrs und des Brückenbauwerks kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden.

Es gibt keine speziellen, rechtlich verpflichtenden Vorgaben, aus denen sich vorliegend die Pflicht zur Ausstattung der MÜ 30 mit einem separaten Geh- bzw. Radweg herleiten ließe. Grundsätzlich ist für Fußgänger und Radfahrer vielmehr vorgesehen, dass diese als Verkehrsteilnehmer die Fahrbahn der Straße

mitzubedenken, wenn für sie keine eigene Wegeführung vorhanden ist und sofern diese Mitbenutzung nicht ausnahmsweise untersagt ist (wie etwa auf Autobahnen, vgl. § 18 StVO).

Etwas anderes ergibt sich vorliegend auch nicht aus der allgemeinen Verpflichtung des Straßenbaulastträgers aus Art. 9 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG, beim Bau und Unterhalt von Straßen den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu genügen, denn auch das Gebot der Verkehrssicherheit macht im Hinblick auf die aktuelle wie auch die künftige - bei vollständiger Realisierung der Ortsumgehung Obertaufkirchen in einem zweiten Bauabschnitt mit Zubringerfunktion der MÜ 30 zur A 94 - prognostizierte Verkehrsbelastung im Bereich des Kreisverkehrsplatzes und des Brückenbauwerks keinen separaten Verkehrsweg für Fußgänger bzw. Radfahrer erforderlich. Bei einer künftigen durchschnittlichen Verkehrsbelastung von 3.200 Kfz/24 h in diesem Bereich der MÜ 30 ergibt sich entsprechend dem herkömmlich anzunehmenden Faktor von 10 % eine Spitzenstundenbelastung von 320 Kfz. Dieses Verkehrsaufkommen ermöglicht es auch Fußgängern und Fahrradfahrern, ohne eine gesteigerte Gefährdung auf der 6,5 m breiten Fahrbahn am Verkehr teilzunehmen, zumal der motorisierte Verkehr aufgrund der Kurvigkeit der Strecke sowie der Zäsur durch den Kreisverkehr nur niedrige Geschwindigkeiten aufweisen wird. Anhaltspunkte, die zu einer hiervon abweichenden Beurteilung führen könnten, etwa ein besonders gesteigertes Aufkommen von Fußgängern oder Radfahrern in diesem Bereich, sind nicht ersichtlich und wurde auch nicht vorgebracht.

Was die im Erörterungstermin als inakzeptabel kritisierte Beseitigung von mehreren weiteren, heute im Umfeld des Vorhabens noch bestehenden höhengleichen Bahnübergängen, insbesondere denjenigen bei Bahn-km 55,630 (in Entsprechung der unrichtigen Bezeichnung in den Planunterlagen; korrekt: Bahn-km 55,732), betrifft, so ist festzustellen, dass diese Maßnahmen nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens sind. Im Hinblick auf die Bahnübergänge bei Bahn-km 55,732 und Bahn-km 57,380 sind die Darstellungen in den hier gegenständlichen Planunterlagen ausschließlich nachrichtlicher Natur aufgrund etwaiger künftiger Planungen der Deutschen Bahn AG. Soweit diesbezüglich in Zukunft tatsächlich eine Höhenfreimachung angezeigt sein sollte, bedarf es dafür eines eigenen Verfahrens, in dessen Rahmen die dagegen gerichteten Bedenken vorzubringen und zu würdigen sind. Die hier in Bezug auf außerhalb der Planfeststellungsgrenzen befindlichen Bahnübergänge vorgebrachten Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

3.4.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung und des Bodenschutzes vereinbar. Die Planung stellt

sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Trassierung wurde gemäß § 50 BImSchG darauf geachtet, dass durch den geänderten Straßenverlauf der MÜ 30 im vorliegenden BA 1 keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht. Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen nachfolgend dargelegt wird.

3.4.4.1 Bauausführung

Durch die oben unter A 3.2 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass bei der Realisierung des Vorhabens die rechtlichen Anforderungen gewahrt und nachteilige Wirkungen durch die Bauausführung für die betroffenen Anwohner so weit wie möglich vermieden werden (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

3.4.4.2 Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

3.4.4.2.1 § 50 BImSchG - Trennungsgrundsatz

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG nicht zu beanstanden.

3.4.4.2.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Sofern die Straße allerdings dazu führt, dass eine bereits vorhandene Lärmbelastung so weit erhöht wird, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Betroffenen entstehen können, wäre das Problem in der Planfeststellung zu bewältigen (ebd.).

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.4.4.2.3 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, welche die in der Gesamtkonzeption geplante vollständige Ortsumgehung Obertaufkirchen als Zubringerstraße zur Anschlussstelle MÜ 22 der BAB A 94 Dorfen – Heldenstein berücksichtigt, weist vorliegend eine Verkehrsmenge auf der MÜ 30 westlich des Kreisverkehrs von 1.190 Kfz/24h (mit einem Lkw-Anteil von 20 % bei Tag sowie 10 % bei Nacht) und von 3.200 Kfz/24h nördlich des Kreisverkehrsplatzes (ebenfalls mit einem Lkw-Anteil von tagsüber 20 % und nachts 10 %) im Prognosejahr 2025 aus und beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

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, DVBI 1985, 1159).

3.4.4.2.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist, wie im vorliegenden Fall, auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände.

Bei den nächstgelegenen Immissionsorten in Rampoldsheim und Thalham handelt es sich um Dorf- bzw. Mischgebiete, für welche der zulässige Grenzwert folglich tags bei 64 dB(A) und nachts bei 54 dB(A) liegt. Die durch das Ingenieurbüro Möhler + Partner Ingenieure AG durchgeführte Lärmberechnung hat ergeben, dass sich aus der Verlegung der MÜ 30 in Rampoldsheim maximale Pegelwerte von bis zu 55/44 dB(A) tags/nachts und in Thalham von bis zu 53/42 dB(A) tags/nachts ergeben. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden somit deutlich unterschritten.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf die Gesamtschallsituation hat eine Summenpegelbetrachtung der Gesamtbelastung aus dem Straßen - und dem Schienenverkehr gezeigt, dass es durch das Vorhaben zu keiner spürbaren Erhöhung des Summenpegels über die für Misch- und Dorfgebiete unseres

Erachtens zutreffend angesetzte eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 72/62 dB(A) tags/nachts kommt.

Auf die schalltechnische Untersuchung in Planunterlage 11 wird Bezug genommen.

Diese Berechnungsergebnisse sind auch insoweit auf der sicheren Seite, als den Berechnungen als Straßenbelag Asphaltbeton mit einem Korrekturwert $D_{strO} = 0$ dB(A) zugrunde gelegt wurde, obschon für alle Bereiche tatsächlich ein lärmmindernder Belag Verwendung finden wird, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{strO} von - 2 dB(A)) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht (vgl. A 3.5.1 dieses Beschlusses).

Im Ergebnis bestehen somit keine Ansprüche auf Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge.

Das Landratsamt Mühldorf am Inn als Untere Immissionsschutzbehörde sowie das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern als höhere Immissionsschutzbehörde sind in ihrer jeweiligen Prüfung zu demselben Ergebnis gelangt.

Einwendungen im Zusammenhang mit dem von dem Vorhaben ausgehenden Verkehrslärm wurden im Verfahren nicht vorgebracht.

3.4.4.3 Luftschadstoffe

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).

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Ortumgebung MÜ 30 BA 1 verläuft außerorts in größerem Abstand zur nächstgelegenen Wohnbebauungen und weist mit einer für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung von bis zu 3.200 Kfz/24 h unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung einen DTV auf, der nach allgemeinen Erfahrungswerten nicht geeignet ist, schädliche Umwelteinwirkungen hervorzurufen. Nähere Untersuchungen hierzu waren daher nicht veranlasst.

3.4.4.4 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage ist nach BBodSchG nicht unzulässig.

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit bis zu rund 3.200 Kfz/24 h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten 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.

3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Das projektierte Vorhaben führt zu einer vorübergehenden und dauerhaften Inanspruchnahme von Flächen aus dem südlichen Randbereich des an die St 2084 angrenzenden FFH-Gebietes „Isental mit Nebenbächen (FFH-Gebiet Nr. DE 7739 – 371). Hierdurch kommt es aber zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes, wie die durchgeführte FFH-Vorprüfung ergeben hat. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung oder gar eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG waren daher nicht erforderlich. Auf die entsprechenden Ausführungen unter C.2 dieses Beschlusses sowie die Planunterlage 12.5T wird hiermit verwiesen.

Für die Überbauung/Beseitigung von in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 3, Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe hierfür ergeben aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Diese Ausnahmen sind von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

Die untere und die höhere Naturschutzbehörde haben hiergegen keine Bedenken vorgebracht. Einwendungen von privater Seite sind insoweit nicht erfolgt.

3.4.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Auch das Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für das gegenständliche Straßenbauvorhaben nicht als rechtliches Hindernis.

3.4.5.1.2.1 Zugriffsverbote

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

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. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG 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 Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

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.

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 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten

im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Die Verletzung oder Tötung von Tieren und die Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen, die mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind, werden unter Berücksichtigung der neuen Rechtsprechung aus dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, Az. 9A 12/10 (Ortsumgehung Freiberg), beim Tötungsverbot behandelt.

Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV b) gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen 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.

3.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen jedoch diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung(saP)“ in der Fassung mit Stand 01/2013, eingeführt durch das Rundschreiben der Obersten Baubehörde im Bayerischen Innenministerium vom 12.02.2013, Gz. IIZ7-4022.2-001/05. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 12.4T dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden dabei Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rdnr. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rdnr. 31).

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen. Beanstandungen sind insoweit von keiner Seite erfolgt.

3.4.5.1.2.3 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. Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände hat der Gutachter zulässigerweise folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Gefährdung von Tierarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten bzw. Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) berücksichtigt (das Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-Richtlinie geschützten Pflanzenarten ist nach den Feststellungen des Gutachters ausgeschlossen, vgl. Unterlage 12.4T, S. 9):

→ Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Baumfällung und Gehölzrodungen außerhalb der Vogelbrutzeit ausschließlich im Zeitraum vom 01. Oktober bis 28./29. Februar bzw. durch Oberbodenarbeiten im Bereich möglicher Bodenbrütervorkommen nur im Zeitraum vom 15. August bis 28./29. Februar (vgl. Auflage A.3.4.2)

→ Einrichtung einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme (Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität – CEF-Maßnahme) für die Zauneidechse zur Vermeidung von Individuen- und Lebensraumverlusten für diese Art (vgl. Auflage A.3.4.3).

Hierzu wird unmittelbar nördlich der Bahnlinie auf einer Fläche von 2.870 m² ein für die Zauneidechse bestmöglich geeigneter Lebensraum geschaffen.

Die Berücksichtigung derartiger Maßnahmen ist gem. § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG ausdrücklich im Gesetz vorgesehen.

→ Abfangen und Umsiedeln der Zauneidechse (AV 1, vgl. Auflage A.3.4.4)

Im Zuge dieser Maßnahme werden zur Vermeidung der Tötung oder Verletzung von Individuen der Zauneidechse durch die Bautätigkeit die Tiere von den betroffenen Flächen vor Beginn der Bautätigkeit durch Fachleute abgesammelt und auf die CEF-Fläche umgesiedelt.

→ Einrichtung von „zauneidechsensicheren“ Zäunen, etwa Amphibienschutzzäunen beidseits des neuen Bahnquerungsbereichs und in Umgrenzung der CEF-Fläche (AV 2, vgl. Auflage A.3.4.4).

Als weitere Vermeidungsmaßnahme ist geplant, zum Schutz der Zauneidechsen vor den mit der Bautätigkeit verbundenen Risiken der Tötung oder Verletzung südlich wie nördlich der Bahnlinie sowie in Umfriedung der CEF-Fläche einen „zauneidechsensicheren“ Zaun anzulegen.

→ Durchführung eines Monitoring zur Erfolgskontrolle der CEF-Maßnahme (vgl. Auflage A.3.4.5)

Zur Prüfung der Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen bzw. der CEF-Maßnahme wird ein begleitendes Monitoring eingerichtet, welches sowohl der Abfangen und Umsetzen umfasst, als auch eine Erfolgskontrolle nach Abschluss der Bauarbeiten.

→ Einrichtung einer qualifizierten ökologischen Baubegleitung während der gesamten Bauphase (Auflage A.3.4.10)

Insgesamt werden die fachlichen Maßnahmen zur Gewährleistung eines möglichst umfassenden Artenschutzes von einer qualifizierten ökologischen Baubegleitung flankiert.

Diese Maßnahmen sind in den Unterlagen 12.1T (dort insbesondere in den Maßnahmenblättern), 12.3T Blatt 1 (Maßnahmenplan) und 12.4T (spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) näher dargestellt. Sie sind Bestandteile des festgestellten Planes, bzw. Gegenstand von Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt.

3.4.5.1.2.4 Konfliktanalyse

Fledermäuse

Der artenschutzrechtlichen Untersuchung zufolge haben zahlreiche Fledermausarten ihr Verbreitungsgebiet und ihre Lebensräume im Umfeld des Bauvorhabens. Hierzu zählen beispielsweise die Arten Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Große Bartfledermaus, Mückenfledermaus, Zwergfledermaus oder Großes Mausohr. Östlich von Schwindegg befindet sich eine Mausohr Wochenstube. Diese und weitere Arten könnten daher ihr Jagdgebiet im Bereich des Bauvorhabens haben.

Aus folgenden Erwägungen führt das Bauvorhaben jedoch zu keiner Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG bei Fledermäusen:

Alleine aus der durch die neue Straßenführung bedingten Veränderung des Jagdgebietes ergibt sich kein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG. Da lediglich ein junger Baum für das Vorhaben gerodet werden muss und dieser keinerlei Habitatqualität für Fledermäuse aufweist, wird auch durch die im Zuge der Bauausführung notwendigen Gehölzrodungen kein Zugriffsverbot verwirklicht.

Was das nicht auszuschließende betriebsbedingte Risiko anlangt, dass Tiere durch Fahrzeugzusammenstöße auf der neuen Trasse der MÜ 30 verletzt oder getötet werden, ist festzuhalten, dass das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt ist, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße. Ein sachgerechtes Verständnis des Gesetzes führt daher zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az. 9 A 14/07 – juris, Rdnr. 91).

Eine derartige signifikante Risikoerhöhung kann vorliegend verneint werden. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung wird der hier planfestgestellte BA 1 einer Ortsumgehung von Obertaufkirchen zunächst nur denjenigen Verkehr aufnehmen, der schon bisher auf der MÜ 30 über den bislang höhengleichen Bahnübergang abgewickelt wurde. Mit der gesamten Ortsumfahrung unter Berücksichtigung der künftig geplanten Zubringerfunktion zur A 94 wird der Verkehr im vorliegenden Streckenbereich zwar voraussichtlich auf bis zu ca. 3.200 Kfz/24 h im Prognosejahr 2025 ansteigen. Selbst diese höhere Verkehrsbelastung ist in Ansehung des Kollisionsrisikos jedoch als weiterhin niedrigschwellige Gefahr einzustufen, da die Tiere auch dann keiner geschlossenen Verkehrsbarriere gegenüberstehen und ausreichende Ausweichräume verbleiben. Zudem relativiert sich die Gefahr eines Zusammenstoßes vorliegend nicht zuletzt auch durch die im Bereich des BA 1 durch dessen Kurvigkeit sowie den Kreisverkehr nur verhältnismäßig geringen Fahrgeschwindigkeiten, so dass die Tiere einer Kollision regelmäßig ausweichen können werden.

Tagfalter

Aus der Gruppe der Tagfalter waren für das Untersuchungsgebiet der Dunkle und der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling näher zu betrachten.

Ein Vorkommen des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings (*Maculinea nausithous*) ist im Untersuchungsgebiet potenziell möglich. Er gehört in Bayern zu den mittelhäufigen Arten, wobei insgesamt ein negativer Bestandstrend vorherrschen dürfte. Hauptlebensräume der Art sind Pfeifengraswiesen, Feuchtwiesen, Glatthaferwiesen und feuchte Hochstaudenfluren.

Im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden konnte der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling (*Maculinea teleius*). Die Bestände dieser Art gelten in Europa, Deutschland und Bayern als rückläufig und gefährdet. In Bayern ist die Art regional bereits verschwunden. Der Negativtrend hält an und hat inzwischen auch Kernvorkommen erreicht. Als Lebensräume herrschen in Bayern Pfeifengras- und Feuchtwiesen sowie feuchte Hochstaudenfluren vor, wobei der Helle Wiesenknopf-Ameisenbläuling hier wesentlich höhere Habitatansprüche aufweist als der Dunkle Wiesenknopf-Ameisenbläuling.

Alleinige Eiablage- und Raupennahrungspflanze beider Arten, des Dunklen und des Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläulings, ist der Große Wiesenknopf (*Sanguisorba officinalis*).

Im Zuge des Bauvorhabens kommt es entlang des straßenbegleitenden Grabens südlich der St 2084 durch die neue Anbindung der MÜ 30 zu einer Beseitigung von Hochstaudenfluren. Dabei besteht auch die Möglichkeit, dass dort vereinzelt Exemplare des Großen Wiesenknopfes vorhanden sind und bei der Bauausführung beseitigt werden. Allerdings kann aufgrund der lokalen Vorbelastung (Erschütterungen, Luftverwirbelungen) durch die stark befahrene Staatsstraße in diesem Bereich ausgeschlossen werden, dass diese Pflanzenexemplare von den genannten Tagfaltern zur Eiablage genutzt werden. Die Gehölzrodungen führen für den Dunklen wie den Hellen Wiesenknopf-Ameisenbläuling damit weder zu einer Verwirklichung des Verbotes der Verletzung oder Tötung von Individuen der Art oder seiner Entwicklungsformen i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, da allenfalls flugfähige adulte Tiere dort vorhanden sein können, welche mobil sind und flüchten können, noch zu einer Verletzung des Verbotes der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten der Art gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, weil die in Rede stehenden Pflanzen als Fortpflanzungsstätten nicht in Betracht kommen. Über § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ist auch eine Verwirklichung des Verbots der Beschädigung von Ruhestätten der Arten auszuschließen, da trotz der Beseitigung von Hochstaudenfluren aufgrund des gegebenen Lebensraumangebots in der benachbarten Umgebung jedenfalls die ökologische Funktion der betroffenen Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Nachdem die Arten mobil sind und in der Umgebung ausreichend geeignete Ausweichlebensräume vorhanden sind, bringt die Baumaßnahme schließlich auch

keine erhebliche Störung i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG mit sich, da sich durch die geplante Rodung von Hochstaudenfluren, die für beide Arten als Lebensraum in Betracht kommen, jedenfalls der Erhaltungszustand der jeweiligen lokalen Population nicht verschlechtern wird.

Was die Frage eines betriebsbedingt erhöhten Kollisionsrisikos anlangt, so gilt das oben zu den Fledermausarten Ausgeführte entsprechend. Auch für Individuen des Hellen und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings kommt es durch das Vorhaben insoweit zu keiner signifikanten Erhöhung des Verletzungs- bzw. Tötungsrisikos i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

Europäische Vogelarten

An Europäischen Vogelarten sind im Bereich des Vorhabens sowohl gehölzgebundene Arten ((Baumfalke, Baumpieper, Bluthänfling, Dorngrasmücke, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Klappergrasmücke, Kleinspecht, Kuckuck, Mäusebussard, Neuntöter, Schwarzmilan, Turmfalke, Turteltaube) potenziell möglich, als auch Arten der strukturreichen Offenlandschaft (Feldlerche, Goldammer, Rebhuhn, Wachtel, Wiesenpieper) sowie Röhricht-/Schilfbrüter, Wiesenbrüter, Feuchtwiesenbrüter (Bekassine, Drosselrohrsänger, Feldschwirl, Grauammer, Kiebitz, Rotmilan, Wiesenschafstelze).

Die gegenständliche Projekt bringt jedoch für keine dieser Europäischen Vogelarten eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen i.S.d. § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis Nr. 3 BNatSchG mit sich.

Was das verkehrsbedingte Kollisionsrisiko anlangt, gelten hier ebenfalls die oben zu den Fledermausarten getroffenen Feststellungen entsprechend. Durch das Vorhaben kommt es auch für Individuen der Europäischen Vogelarten insoweit zu keiner signifikanten Erhöhung des Verletzungs- bzw. Tötungsrisikos i.S.v. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG.

Aufgrund der nur außerhalb der Vogelbrutperiode zulässigen Baum- und Gehölzrodungen bzw. Oberbodenarbeiten (vgl. Auflage A.3.4.2) wird auch eine Verletzung oder Tötung noch flug- und damit fluchtunfähiger Jungtiere sowie der Verlust von Gelegen vermieden.

Das Straßenbauvorhaben führt des Weiteren zu keiner erheblichen Störung gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Die ggf. vorhandenen Tiere können in geeignete benachbarte Räume ausweichen mit der Folge, dass der Erhaltungszustand der möglichen lokalen Populationen nicht verschlechtert wird. Die Baumaßnahmen am Rande des FFH-Gebietes und potenziellen Wiesenbrütergebietes selbst sind zudem zeitlich begrenzt (ca. zwei Monate) und es werden die baubedingten Lärmbeeinträchtigungen weitgehend durch den bereits bestehenden Verkehrslärm

der Bahntrasse sowie der Staatsstraße überdeckt. Die betriebsbedingten Störungen betreffend hat das schalltechnische Gutachten darüber hinaus ergeben, dass durch das Bauvorhaben keine wahrnehmbare Veränderung der Gesamtlärmverhältnisse verursacht wird. Die Dammbauwerke schließlich liegen von Norden, dem Wiesenbrütergebiet aus gesehen, vor dem Hangbereich und am Fuße der Hügellandschaft des Isen-Sempt-Hügellandes. Sie werden aus nördlicher Richtung betrachtet kaum wahrnehmbar sein und somit keine erhebliche visuelle Beeinträchtigung für die Vogelwelt darstellen.

Bedingt durch das im Nahbereich vorhandene Ausweichangebot an Bäumen und Gehölzen führen die erforderlichen Baum- und Gehölzrodungen für die genannten Vogelarten des Siedlungsraumes, soweit sie frei in Gehölzen brüten bzw. diese als Rückzugsorte nutzen, auch zu keinem Verstoß gegen das Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, weil insoweit jedenfalls die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG gewahrt bleibt.

Reptilien

Die Reptilienarten Zauneidechse und Schlingnatter haben durch die Bahntrasse mit Vernetzungsfunktion für trockenheitsliebende Arten im Untersuchungsgebiet grundsätzlich geeignete Lebensräume, die durch das Brückenbauwerk berührt werden und waren daher näher zu untersuchen.

Als potenzieller Lebensraum sind große, offene bis halboffene Bahnböschungen für die Schlingnatter geeignet. Indessen gibt es im Untersuchungsgebiet kaum geeignete Sonnen- und Versteckmöglichkeiten mit Steinfluren und zeigt sich der Wirkraum des Vorhabens als für die Schlingnatter ungeeignet. Die nächsten Vorkommen sind entlang des Inns bekannt, wobei die Art als sehr standorttreu gilt und mit Aktionsdistanzen von meist deutlich unter 500 m nicht sehr mobil ist. Im Rahmen der faunistischen Erhebungen entlang der Bahnstrecke 5600 im Jahre 2012 konnte an keiner Stelle ein Nachweis der Art erbracht werden. Ein Vorkommen der Schlingnatter im Wirkungsbereich des Vorhabens kann deshalb ausgeschlossen werden.

Im Untersuchungsgebiet konnte hingegen ein Vorkommen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) als nach Anhang IV A der FFH-RL geschützte Tierart nachgewiesen werden. Der Erhaltungszustand dieser Reptilien ist auf Ebene der kontinentalen biogeographischen Region als ungünstig-unzureichend einzustufen, denn zwar ist Bayern bis in den alpinen Bereich noch annähernd flächendeckend von dieser Art besiedelt, doch klaffen durch großflächige Verluste von Habitaten sowie durch Zerschneidungen in den letzten Jahrzehnten immer größere Lücken im landesweiten Verbund, so dass lokal bereits deutliche Bestandsrückgänge zu verzeichnen sind.

Die wärmeliebende Zauneidechse besiedelt ein breites Biotopspektrum von strukturreichen Flächen (Gebüsch-Offenland-Mosaik) einschließlich Straßen-, Weg- und Uferrändern. Geeignete Lebensräume sind wärmebegünstigt, bieten aber gleichzeitig Schutz vor zu hohen Temperaturen. Die Habitate müssen im Jahresverlauf ein Mosaik unterschiedlichster Strukturen aufweisen, um im Jahresverlauf trockene und gut isolierte Winterquartiere, geeignete Eiablageplätze, Möglichkeiten zur Thermoregulation, Vorkommen von Beutetieren und Deckungsmöglichkeiten zu gewährleisten.

Der Erhaltungszustand der lokalen Population ist als mittel-schlecht bewerten. Im Untersuchungsgebiet sind geeignete Habitatstrukturen (v.a. zur Fortpflanzung) nur kleinflächig vorhanden. Weite Bereiche des Bahndammes und der Straßenböschungen sind stark bewachsen (v.a. nährstoffreiche Ruderalfluren, Landreitgras mit Brennnesseln). Stellen mit lückiger Vegetation und der Bahndamm selbst können jedoch als Sonnenplätze genutzt werden, Ruheplätze und Nahrungshabitate sind nicht auszuschließen. Diese befinden sich verstärkt im Bereich der Bahnübergänge, da hier die offenen, besonnten Bereiche verstärkt vertreten sind.

Im Rahmen der im Jahr 2012 durchgeführten faunistischen Erhebungen entlang der Bahnstrecke wurden regelmäßig Zauneidechsen in geringer Individuenstärke nachgewiesen. Im Untersuchungsgebiet wurden im Rahmen einer Beibeobachtung mehrere Exemplare etwa in Höhe Bahn-km 56,85 an der Bahnstrecke verzeichnet.

Durch die Verlegung der MÜ 30 bleibt die Bahnlinie in ihrer Lage erhalten und der vorhandene unmittelbare Schotterkörper der Gleisanlagen wird nicht verändert, so dass vorhandene Wanderachsen der Zauneidechse insoweit nicht beeinträchtigt werden. Das Brückenwiderlager der neu geplanten Überführung wird soweit zurückgesetzt, dass eine Wanderungsmöglichkeit entlang der Gleise und Böschungen weiterhin möglich ist. Zudem wird die Vernetzungsachse durch die Beseitigung des bisherigen höhengleichen Bahnüberganges gestärkt.

Im Zuge des neuen Überführungsbauwerks entstehen zudem zusätzliche extensive Böschungsflächen anschließend an den Bahnkörper, welche von diesen Reptilien genutzt werden können, ebenso wie die durch die Ausgleichsflächen an der Bahntrasse A 1 – A 3 entstehenden neuen Strukturen.

Dennoch kommt es mit der Beseitigung des bisherigen höhengleichen Bahnübergangs bei Bahn-km 56,662 und der Errichtung der neuen höhenfreien Bahnüberführung bei Bahn-km 57,034 anlagebedingt es zu einem Lebensraumverlust für die Zauneidechse in einem Umfang von ca. 150 m². Dieser Umstand führt jedoch nicht zu einer Verwirklichung des Verbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, da die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen

Fortpflanzungs- Ruhestätten aufgrund der für die Zauneidechse geplanten CEF-Maßnahme nördlich der Gleisanlagen bei Bau-km 0+200 bis 0+400 im räumlichen Zusammenhang nach § 44 Abs. 5 Satz 2 und Satz 3 BNatSchG weiterhin erfüllt wird. Mit der Durchführung dieser Maßnahme auf einer Fläche von 2.870 m² entsprechend den festgestellten Planunterlagen (vgl. auch Auflage A.3.4.3) wird für den mit der Maßnahme verbundenen Lebensraumverlust ein vollwertiger Ersatz im unmittelbaren Umfeld des Eingriffs und diesem zeitlich vorgelagert geschaffen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird durch ein begleitendes Monitoring sichergestellt (vgl. Auflage A.3.4.5).

Die mit dem neuen Brückenbauwerk einhergehende Störung aufgrund der damit verbundenen Verschattungen führen auch nicht zu einer erheblichen Störung nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG, da diese Wirkungen auf den Bereich unter dem Brückenbauwerk begrenzt sind und aufgrund der Mobilität der Tiere ohne nachteilige Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Art bleiben.

Betriebsbedingt kommt es durch die Verkehrsströme auf der verlegten Kreisstraße für die Zauneidechse zu keiner Verwirklichung von Verbotstatbeständen, insbesondere zu keinem signifikant erhöhten Kollisionsrisiko und damit zu keiner Verwirklichung des Tötungsverbotes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, da die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereichs verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Vorliegend dürfte sich im Gegenteil das diesbezügliche Kollisionsrisiko im Zuge der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs und der neuen Überbrückung der Bahnlinie für die Zauneidechse künftig eher verringern.

Im Hinblick auf die baubedingte Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände werden im Rahmen der Baufeldfreimachung für die Errichtung des neuen Brückenbauwerks sowie im Bereich des bisherigen höhengleichen Bahnübergangs vor dessen Rückbau jeweils die dort vorhandenen Exemplare der Zauneidechse durch Fachkräfte zyklusgerecht vor der Eiablage abgefangen und auf die vorbereitete CEF-Fläche umgesiedelt, um eine Tötung oder Verletzung von Individuen bzw. Entwicklungsformen durch die Bautätigkeit zu verhindern (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV 1). Eine Rückwanderung von Individuen auf das jeweilige Baufeld wird dabei durch die Anlage eines zauneidechsensicheren Zaunes wirksam unterbunden (artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme AV 2).

Ein Verstoß gegen das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist hierin nicht zu sehen, da sich unter Berücksichtigung der konzipierten Maßnahmen keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ergibt.

Durch das Abfangen und Umsiedeln lässt sich indessen nicht zur Gänze ausschließen, dass trotzdem ein nicht zu vernachlässigender Teil der dort vorhandenen Exemplare übersehen und im Baufeld verbleibt und damit der Verbotstatbestand einer Tötung bei der Bauausführung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erfüllt wird.

Ob darüber hinaus auch durch das Einsammeln und Verbringen der Zauneidechsen in ein Ausgleichshabitat der Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in der Variante des Fangverbots erfüllt, erscheint indessen äußerst fraglich. Im Schrifttum wird unterschiedlich beurteilt, ob das Fangen wild lebender Tiere im Sinne dieser Vorschrift neben dem Entzug der Bewegungsfreiheit als solchem eine gewisse Dauer des Entzugs voraussetzt (vgl. Kratsch, in: Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. 2010, § 39 Rn. 7 und § 44 Rn. 15; Lau, a.a.O. § 39 Rn. 4 und § 44 Rdnr. 8; Meßerschmidt, Bundesnaturschutzrecht, Band 2, Loseblatt Stand August 2008, § 42 Rdnr. 15). Der Schutzzweck der Norm legt es nach unserem Dafürhalten nahe, einen nur kurzzeitigen Freiheitsentzug, wie z. B. auch bei der Beringung von Vögeln oder beim Absammeln von Kröten an speziellen Schutzzäunen während deren Wanderzeit, als Bagatelle aus dem Fangtatbestand auszuklammern. Letztlich kann die Frage, ob die damit verbundenen Handlungen trotz der Absicht, die Tiere in den Ersatzhabitaten alsbald wieder auszusetzen, den Fangtatbestand erfüllen, aber dahingestellt bleiben. Auch insoweit besteht nämlich eine objektive artenschutzrechtliche Ausnahmelage.

3.4.5.1.2.5 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von der oben beschriebenen, mit dem vorliegenden Straßenbauvorhaben nicht auszuschließenden Verwirklichung des artenschutzrechtlichen Tötungs- und Fangverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird für die nach Anhang IV a) der FFH-RL geschützte Reptilienart Zauneidechse (*Lacerta agilis*) eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt.

Trotz der Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen kann der Eintritt des artenschutzrechtlichen Tötungs- und Fangverbots für die Zauneidechse nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wie gezeigt, nicht gesichert ausgeschlossen werden.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen hier jedoch aus folgenden Erwägungen vor:

→ Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 und 5 BNatSchG können Ausnahmen von den Verboten nach § 44 Abs. 1 BNatSchG unter anderem im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art zugelassen werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts kommen im Rahmen des Gebietsschutzes als Abweichungsgründe nach Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL neben Gründen sozialer oder wirtschaftlicher Art sowie den benannten Abweichungsgründen des Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 2 FFH-RL auch vielfältige andere Gründe in Betracht (vgl. BVerwG vom 05.12.2008, Az. 9 B 28/08, juris, Rdnr. 41). Inhaltliche Beschränkungen, die über die Ausrichtung auf ein öffentliches Interesse hinausgehen, sind Art. 6 Abs. 4 Unterabs. 1 FFH-RL nicht zu entnehmen (BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 153). Im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahmeprüfung gelten jedenfalls keine strengeren Anforderungen (vgl. BVerwG vom 05.12.2008 aaO; vgl. im Hinblick auf die Zulassung einer Abweichung im Interesse der öffentlichen Sicherheit im Sinne des Art. 9 Abs. 1 Buchst. a) V-RL: BVerwG vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04 juris, Rdnr. 566; HeVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 318/08.T, juris, Rdnr. 771 ff.).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens aus Gründen der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen für die Ortsbewohner von Obertaufkirchen sowie aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vor. Mit der durch das Gesamtkonzept der Ortsumfahrung von Obertaufkirchen intendierten außerörtlichen Abwicklung des künftigen Zubringerverkehrs zwischen der St 2084 und der A 94, Anschlussstelle MÜ 22, werden auch die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen von dem innerörtlichen Bereich von Obertaufkirchen und deren Bewohner ferngehalten, so dass für diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen entstehen. Daneben stellt der derzeitige höhengleiche Bahnübergang mit der damit einhergehenden höheren Unfallgefahr ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer auf Straße und Gleis dar und bringt im Kreuzungsbereich für den Straßenverkehr darüber hinaus Verkehrsbehinderungen durch Rückstauungen mit sich.

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belang des Artenschutzes überwiegen hier aus folgenden Erwägungen die Gründe für die Verlegung der MÜ 30 samt der Höhenfreimachung des Bahnüberganges:

Im Vergleich zu den artenschutzrechtlichen Belangen, insbesondere im Hinblick darauf, dass die konkrete Planung unter Berücksichtigung der geplanten Schadensvermeidungs- und -minderungsmaßnahmen lediglich für eine Tierart zu

unvermeidbaren Verstößen gegen das Tötungs- und das Fangverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG führt, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen durch. Die tatbestandlichen Handlungen sind in Bezug auf die lokale Population der Zauneidechse nur von begrenztem Gewicht. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses weiter unten wird verwiesen.

Die Belange, die sich für das Bauvorhaben anführen lassen, sind so gewichtig, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nach Art. 16 Abs. 1 Buchst. c FFH-RL, von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG eine Befreiung zu gewähren (BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, juris, Rdnr. 573).

Im Hinblick auf das erforderliche Fangen der Tiere, um sie aus dem Gefahrenbereich heraus auf die CEF-Fläche zu verbringen, kann zudem der Ausnahmegrund aus § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG in Betracht gezogen werden, da das geplante Fangen der Zauneidechsen ja zum Schutz derselben und damit zum Schutz der natürlich vorkommenden Tierwelt erfolgt.

→ Keine zumutbare Alternative

Eine andere zumutbare Alternative liegt nicht vor, wenn

- sich die artenschutzrechtlichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem planfestgestellten Standort,
- eine Alternativlösung, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen, oder
- sich eine Alternativlösung ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel darstellt (vgl. BVerwG vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris, Rdnr. 119 m.w.N.).

Eine Alternativlösung setzt zudem voraus, dass sich die zulässigerweise verfolgten Planungsziele trotz ggf. hinnehmbarer Abstriche auch mit ihr erreichen lassen (BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 170 zum Gebietsschutz). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich nicht mehr um eine Alternative im Rechtssinn (vgl. BVerwG vom 01.04.2009, Az. 4 B 62.08, juris, Rdnr. 45 m.w.N.). Inwieweit Abstriche von einem Planungsziel hinzunehmen sind, hängt maßgebend von seinem Gewicht und dem Grad seiner Erreichbarkeit im Einzelfall ab (vgl. BVerwG aaO, Rdnr. 48). Als relevante Planungsziele kommen nicht nur solche in Betracht, die für die

Planrechtfertigung maßgebend sind, sondern auch andere mit einem Vorhaben zulässigerweise verfolgte Ziele (vgl. BVerwG aaO). Wenn eine planerische Variante nicht verwirklicht werden kann, ohne dass selbständige Teilziele, die mit dem Vorhaben verfolgt werden, aufgegeben werden müssen, braucht sie nicht berücksichtigt zu werden (vgl. BVerwG vom 17.01.2007, Az. 9 A 20.05, juris, Rdnr. 143 zum Gebietsschutz).

Gemessen an diesen Prüfkriterien sind für das Planvorhaben im Hinblick auf die festgestellten möglichen Verstöße gegen den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG aus folgenden Gründen keine anderen zumutbaren Alternativen im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG denkbar:

Hinsichtlich der Planungsvarianten wird zunächst auf die Ausführungen unter C.3.4.2 dieses Beschlusses sowie die Planunterlage 1T Bezug genommen. Dem entsprechend scheidet die Null-Variante als zumutbare Alternative aus. Mit ihr lassen sich die Planungsziele, insbesondere die Schaffung eines geeigneten Ausgangspunktes für die weitere Ortsumfahrung von Obertaufkirchen sowie die Höhenfreimachung des Bahnübergangs nicht erreichen. Ein gänzlicher Verzicht auf das Bauvorhaben kommt damit angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange als zumutbare Alternative nicht in Betracht. Für die als Ausbauvariante betrachtete Möglichkeit, eine geänderte innerörtliche Trassierung vorzunehmen, gilt Gleiches. Im Hinblick auf den Verstoß gegen das artenschutzrechtliche Tötungs- bzw. Fangverbot für die Zauneidechse sind keine anderen alternativen Trassierungs- oder Ausführungsvarianten im Planungsabschnitt denkbar, durch die sich diese Gefahren ausschließen ließen. Bei der Plantrasse wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Jede andere Variante beinhaltet ebenfalls eine höhenfreie Gestaltung des Kreuzungsbereichs Straße - Schiene im gleisnahen Lebensraumbereich der Zauneidechse und würde mindestens vergleichbare, teils auch stärkere Belastungen und Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nach sich ziehen, so dass Alternativen zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberübergangs, mit denen eine Betroffenheit der Zauneidechse im Sinne einer Auslösung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden könnte, nicht zur Verfügung stehen.

→ keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme schließlich nur zugelassen werden, wenn sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 der Richtlinie 91/43/EWG (FFH-RL)

weitergehende Anforderungen enthält. Der hier verwendete Begriff der Population ist ein anderer als der in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verwendete Begriff der lokalen Population. Bei der Beurteilung des künftigen Erhaltungszustands ist nicht allein auf die jeweilige örtliche Population abzustellen. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Population als solche in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rdnr. 249 m.w.N.). Das schließt nicht aus, dass in die Beurteilung auch die Auswirkungen auf die örtliche Population mit einfließen. Verschlechtert sich der Erhaltungszustand der betroffenen lokalen Population nicht, so steht damit zugleich fest, dass keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Art in ihrem überörtlichen Verbreitungsgebiet zu besorgen sind. Ergeben sich hingegen negative Auswirkungen auf die lokale Population, so ist ergänzend eine weiträumigere Betrachtung geboten. Dann ist zu fragen, ob eine Beeinträchtigung des lokalen Vorkommens sich auf die Stabilität der Art im überörtlichen Rahmen negativ auswirkt (vgl. BVerwG aaO).

Vorliegend hat die gutachterliche Untersuchung ergeben, dass sich schon der Erhaltungszustand der lokalen Population der Zauneidechse mit den vorgesehenen Schutzmaßnahmen nicht verschlechtern wird. Es ist nur in einem sehr kleinen Bereich der Bahnstrecke als Lebensraum der Zauneidechse tatsächlich von einer anlagen- bzw. baubedingten Verschlechterung der Habitateignung durch das vorliegende Vorhaben auszugehen. Da die CEF-Fläche als optimales Ersatzhabitat bereits zuverlässig vor Baubeginn fertig gestellt wird und damit sichere Refugialräume schon während der Bauzeit zur Verfügung stehen (vgl. Auflage A.3.4.3), ist mit keiner Verschlechterung des derzeitigen Erhaltungszustandes zu rechnen. Tatsächlich ist durch die günstigen strukturellen Bedingungen im künstlich geschaffenen Habitat insgesamt sogar mit einer künftigen Verbesserung der Lebensbedingungen für die Zauneidechse gegenüber dem Istzustand zu rechnen. Das Risiko von Individuenverlusten kann durch das Fangen und „ausbruchssichere“ Umsiedeln zur Vermeidung von baubedingten Tötungen bzw. Verletzungen auf ein absolutes Mindestmaß begrenzt werden, da im Zuge der Fangaktion bei fachgerechter Durchführung voraussichtlich nur ein relativ kleiner Anteil der Tiere übersehen und damit überhaupt einem Tötungsrisiko ausgesetzt wird.

Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Zauneidechse im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert.

Nachdem Art. 16 Abs. 1 FFH-RL darüber hinaus keine zusätzlichen Anforderungen enthält, kann die für die Zulassung des Vorhabens notwendige Ausnahme vom Tötungs- bzw. Fangverbot für die Zauneidechse folglich erteilt werden.

Den anerkannten Naturschutzvereinigungen wurde im Zuge der Auslegung der Planunterlagen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Beanstandungen sind insoweit nicht erfolgt. Die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Mühldorf am Inn und die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern haben gegen die artenschutzrechtliche Beurteilung keine Bedenken erhoben. Einwendungen im Hinblick auf artenschutzrechtliche Belange wurden auch von privater Seite nicht vorgebracht. Im Übrigen wird ergänzend auf die Unterlage 12.4T zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung verwiesen.

3.4.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). 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. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen sind in den Unterlagen 12.1T (Erläuterungsbericht der landschaftspflegerischen Begleitplanung) und 12.2T (Bestands- und Konfliktplan) beschrieben und dargestellt.

Das Vorhaben muss vorliegend aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für die Straßenbaumaßnahme sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung (vgl. Planunterlagen 12.1T, 12.2T und 12.3T) gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch eine andere Gestaltung des Vorhabens nicht mit zumutbarem Aufwand weiter verringern. Die Schutz-, Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1T beschrieben. Die danach verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen für die Belange von Natur und Landschaft wiegen nicht so schwer, als dass sie der vorliegenden Planung entgegenstünden. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt

wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.3.1 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 Abs. 1 BNatSchG 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 erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise 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 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. 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 (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

3.4.5.3.2 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 zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen der Sicherung, Minimierung und Gestaltung zur weitest möglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft verwiesen (vgl. insbes. Planunterlagen 12.1T und 12.3T).

3.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Trotz dieser vorgesehenen Maßnahmen sind mit dem Vorhaben dennoch unvermeidbare Beeinträchtigungen von Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes verbunden. Es verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung von Böden durch Fahrbahndecke und Bankett und damit Verlust von offenen Böden mit Bodenfunktionen (z.B. Lebensraumfunktion, ökol. Regelungsfunktion, Nutzungsstandort, Kreislauffunktion) in einem Umfang von 1,33 ha (davon 1,19 ha landwirtschaftliche Nutzflächen)
- Verlust von feuchter Ruderalflur mit Hochstauden und Seggen sowie eines jungen Einzelbaums (Erle, St \varnothing 15 cm) an zwei bestehenden Gräben zwischen Rampoldsheim und der Bahnlinie
- Grabenverrohrungen
- Verlust von Hochstaudenfluren an dem südlichen Graben entlang der St. 2084 durch den Anschluss der neuen MÜ 30
- Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch die Errichtung des Brückenbauwerks, von Dammbauwerken sowie des Kreisverkehrsplatzes

3.4.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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 hier zutreffend in den Planunterlagen 1T, 12.1T und 12.2T dargestellt.

Der Ausgleichsbedarf wurde vorliegend gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums vom 21.06.1993 nachvollziehbar umgerechnet. Dies begegnet keinen Bedenken, denn zwar ist die Bayerische Kompensationsverordnung, welche diese gemeinsamen Grundsätze ablöst, im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl) vom 07.08.2013 bekannt gemacht worden, doch ist sie im hier maßgeblichen Teil nach § 23 Abs. 1 i.V.m. § 24 S. 1 BayKompV erst auf Verfahren anzuwenden, die ab dem 01.09.2014 beantragt wurden, was hier nicht der Fall ist.

Als erforderlich für die durch das Vorhaben bedingten unvermeidbaren Beeinträchtigungen ergibt sich danach ein Kompensationsbedarf von 4.808 m² Ausgleichs- bzw. Ersatzfläche sowie von zwei Einzelbäumen.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne

von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Der ursprüngliche Vorrang des Ausgleichs gegenüber dem Ersatz besteht seit der BNatSchG-Novelle von 2011 nicht mehr.

Als Kompensationsflächen sind vorliegend die Ausgleichsmaßnahmen A 1, A 2 und A 3 sowie die Ersatzfläche E 1 vorgesehen. Der Inhalt dieser einzelnen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen ist in den Maßnahmenblättern in der Unterlage 12.1T sowie in den beiden Maßnahmenplänen, Unterlage 12.3T Blatt 1 und 2, auf die insoweit verwiesen wird, eingehend beschreiben.

Danach besitzen diese Maßnahmen eine anrechenbare Fläche von 4808 m² und beinhalten eine vollständige Kompensation der insoweit mit dem Vorhaben verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen.

Die für die erforderliche Fällung eines Einzelbaums erforderlichen beiden Neupflanzung werden im Rahmen der geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen A 2, A 3, G 2 und G 4, welche die Neupflanzung von insgesamt 24 Bäumen vorsehen, sichergestellt.

Hinsichtlich der mit der Kreisstraßenverlegung verbundenen unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes wird durch die im Nahbereich des Vorhabens gelegenen Ausgleichsmaßnahmen sowie die im Rahmen der Gestaltungsmaßnahmen G 1 bis G 4 geplanten Gehölzpflanzungen und Grabenrenaturierung mit begleitenden Vegetationsstrukturen eine ausreichende Kompensation geschaffen.

Die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen ist Bestandteil der Planung und wird zudem durch die Nebenbestimmungen unter A.3.4 dieses Beschlusses sichergestellt.

Den anerkannten Naturschutzvereinigungen wurde im Zuge der Auslegung der Planunterlagen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Beanstandungen sind insoweit nicht erfolgt. Die Untere Naturschutzbehörde des Landratsamts Mühldorf am Inn hat gegen das Ausgleichskonzept keine grundlegenden Bedenken vorgetragen. Soweit im Hinblick auf Details, etwa die Sicherstellung der Mähgutabfuhr im Rahmen der Flächenunterhaltung, Änderungswünsche vorgebracht wurden, wurden diese vom Vorhabensträger im Rahmen der vorgenommenen Planänderungen berücksichtigt. Die Höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hat zur landschaftspflegerischen Begleitplanung ihr Einverständnis erklärt, jedoch zur Verwirklichung der naturschutzfachlichen Zielsetzung mehrere

ergänzende naturschutzfachliche Festsetzungen für erforderlich gehalten. Diese wurden als Nebenbestimmungen in diesen Beschluss mit aufgenommen.

Privateinwendungen gegen die landschaftspflegerische Begleitplanung wurden nicht erhoben.

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.

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.

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 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.

Danach konnte vorliegend auch über folgende, im Zuge des Straßenbauvorhabens geplante Gewässerausbauten mit entschieden werden:

- Ausbau eines Grabens durch Anlage des Beckens RRB1 auf einer Teilfläche der Flurnummer 257, Gemarkung Obertaufkirchen, mit einem Volumen von 240 m³ zur hydraulischen Entlastung vor dem Bahndurchlass.
- Rückbau der Verrohrung und Herstellung eines offenen Grabens entlang der Ostseite der alten MÜ 30 südlich des Anschlusses an die St 2084
- Rückbau der Verrohrung und Herstellung eines offenen Grabens auf der Flurnummer 247, Gemarkung Obertaufkirchen, mit einem Anschluss an den bestehenden Graben auf der Flurnummer 405/2, Gemarkung Obertaufkirchen, nördlich der St 2084.

Die jeweiligen 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 unter A.3.3 dieses Beschlusses tenorierten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Dies haben auch das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim mit Stellungnahme vom 07.01.2013 die Untere Wasserrechtsbehörde des Landratsamtes Mühldorf am Inn mit Schreiben vom 08.11.2012 bzw. vom 29.09.2014 bestätigt.

3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

3.4.6.2.1 Einleitungen

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, 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 (§ 55 Abs. 2 WHG).

Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in das Grundwasser bzw. in Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Als Vorfluter stehen hierbei mehrere unbenannte Entwässerungsgräben zur Verfügung. Diese Gräben verlaufen von Süd nach Nord und münden nördlich der Baumaßnahme in den Augraben, der weiter östlich in die Isen mündet, welche in den Inn fließt.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.3.2 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Die unter A.4.3.2.4 verfügte abweichende Unterhaltungslast in Ansehung von Teilen der Entwässerungseinrichtungen beruht auf einer entsprechenden Vereinbarung zwischen dem Staatlichen Bauamt Rosenheim, dem Landkreis Mühldorf am Inn und der Gemeinde Obertaufkirchen aus dem am 24.10.2013 durchgeführten Erörterungstermin.

3.4.6.2.2 Eingriff in das Grundwasser durch die Brücken Gründung mittels Bohrpfählen

Es ist geplant, zur Gründung des über die Bahngleise führenden Brückenbauwerks Bohrpfähle einzusetzen. Diese sind notwendig so ausgelegt, dass sie mehrere Meter in die anstehenden dicht gelagerten tertiären Sande einbinden, welche ein gespanntes Grundwasservorkommen bilden. Die erforderlichen Bohrungen werden dabei mehrere, im natürlichen Zustand getrennte Grundwasserleiter mit vermutlich unterschiedlichem Druckniveau und unterschiedlichem Chemismus durchfahren. Die Bohrungen sind als Eingriff in ein gespanntes Grundwasservorkommen erlaubnispflichtig, da es sich um Maßnahmen i.S. d. § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG handelt, welche geeignet sind, dauernd oder in einem nicht unerheblichen Ausmaß schädliche Veränderungen der Beschaffenheit des Grundwassers herbeizuführen.

Auch die für diesen Benutzungstatbestand erforderliche Gestattung wird gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst, sondern unter Ziffer A 4.1.2 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung für das Einbringen der Bohrpfähle kann dabei gemäß §§ 12, 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A.4.3.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen, sind schädliche Gewässeränderungen oder anderweitige Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat die gestattungspflichtigen Sachverhalte geprüft und nicht beanstandet. Die Untere Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Mühldorf am Inn hat zu allen mit dem Vorhaben verbundenen Gewässerbenutzungen das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in einem Umfang von ca. 1,2 ha Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl mit Blick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar zusätzlich durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das

Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Wegeverbindungen erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Zufahrten angepasst. Dies sowie die Berücksichtigung weiterer landwirtschaftlicher Belange wird durch die Nebenbestimmungen unter A.3.6 dieses Beschlusses sichergestellt.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind, wie auch das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg in seiner Stellungnahme vom 07.12.2012 bestätigt hat, nicht erkennbar und wurden auch nicht geltend gemacht.

Der Bayerische Bauernverband hat vorgebracht, dass bei Beseitigung der drei Bahnübergänge bei Bahn-km 55,630 (in Entsprechung der unrichtigen Bezeichnung in den Planunterlagen; korrekt: Bahn-km 55,732), Bahn-km 56,662 und Bahn-km 57,380 erhebliche Umwege für die örtlichen Landwirte entstünden und primär gefordert, dass zumindest der Bahnübergang bei Bahn-km 55,630 (in Entsprechung der unrichtigen Bezeichnung in den Planunterlagen; korrekt: Bahn-km 55,732) belassen werde. Alternativ hierzu sollte diese Bahnüberführung in Schwindegg so ausgebaut werden, dass diese auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, besonders mit hohen und überbreiten Fahrzeugen wie z.B. Mähdreschern, befahren werden könne. Die genannten Beseitigungen der Bahnübergänge bei Bahn-km 55,630 (korrekt: Bahn-km 55,732) sowie bei Bahn-km 57,380 sind indessen nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Vorliegend zu würdigen ist alleine die hier gegenständliche Beseitigung des Bahnübergangs bei Bahn-km 56,662, mit der jedoch keine unzumutbaren Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr verbunden sind. Ob durch etwaige künftige Beseitigung anderer Bahnübergänge unzumutbare Umwege für den landwirtschaftlichen Verkehr entstehen könnten, ist in den jeweiligen Verfahren vorzubringen und zu würdigen. Hierzu verweisen wir auch auf die Ausführungen unter C.3.4.3 dieses Beschlusses.

3.4.8 Gemeindliche Belange

Die Gemeinde Obertaufkirchen hat sich im Anhörungsverfahren mit der vorliegenden Planung des Landkreises Mühldorf am Inn einverstanden erklärt und diese in seiner Gemeinderatssitzung am 12.12.2012 ausdrücklich befürwortet. Die zu dem Vorhaben nächstgelegene benachbarte Gemeinde Schwindegg hat ebenfalls keine Bedenken vorgebracht.

3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

3.4.9.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten.

Die Energienetze Bayern GmbH hat in Ansehung Ihrer Erdgashochdruckleitung HD 0141 (DN 200 DP 70) parallel nördlich der St 2084 im Bereich der neuen Anbindung der MÜ 30 darauf hingewiesen, dass je zwei Meter beidseits der Rohrachse der Erdgashochdruckleitung keine Pflanzung von Bäumen und tiefwurzelnden Sträuchern möglich ist und folglich der Baumpflanzung, wie sie in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung unter der Gestaltungsmaßnahme G2 vorsehen sei, nicht zugestimmt werden könne. Hierzu hat der Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 27.09.2013 zugesagt, dass dieser Einwand berücksichtigt und die im Rahmen der Gestaltungsmaßnahme G2 nördlich der St 2084 vorgesehene Pflanzung eines Einzelbaumes innerhalb der Fläche G2 so verschoben wird, dass der seitens der Energienetze Bayern GmbH geforderte Mindestabstand gewahrt bleibt.

Da sich die Leitungsträger im Übrigen mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben bzw. deren Korrekturen und Ergänzungen bei der Leitungserfassung berichtet bzw. aufgenommen wurden, müssen an dieser Stelle keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen zugunsten der Träger von Versorgungsleitungen in A.3.1 sowie A.3.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4.9.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern, zugelassen werden.

Nach den Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege liegt die Trasse der geplanten Kreisstraßenverlegung bzw. der Anpassungsbereich der St 2084 im Bereich einer Verdachtsfläche (Inv. Nr. V-1-7739-0001).

Daher werden vorliegend umfangreiche Auflagen zur Vermeidung der Beeinträchtigung oder Zerstörung von Bodendenkmälern vorgesehen, weil sie aufgrund ihrer unwiederbringlichen Natur nicht verloren gehen sollen. Auch wenn hierdurch die Beeinträchtigung oder gar Zerstörung von Bodendenkmälern nicht zur Gänze ausgeschlossen werden kann, rechtfertigt es dieser Umstand nicht, auch nicht unter Berücksichtigung allgemeiner wie völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes, die Zulassung des Vorhabens abzulehnen.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe hierzu insbesondere die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens unter C.3.3 dieses Beschlusses) gehen bei dieser Sachlage den Belangen des Denkmalschutzes vor. Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

In allen anderen Fällen umfasst dagegen die vorliegende Entscheidung die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sowohl hinsichtlich der bezeichneten Verdachtsfläche als auch hinsichtlich eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.7 dieses Beschlusses angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Durch die frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischer Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festgelegt wurden. Zum anderen erhält das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hierdurch Gelegenheit, nach erfolgtem Oberbodenabtrag Flächen fachlich zu beurteilen, für die der Vorhabensträger keine Voruntersuchung durchführen muss (Verdachtsfläche ohne gesicherte Erkenntnisse).

3.4.9.3 Belange der Deutschen Bahn

Zum Schutz der im öffentlichen Interesse liegenden Sicherheit und Leichtigkeit des Bahnverkehrs wie auch der Sicherheit der Durchführung der Kreisstraßenverlegung wurden die unter A.3.8 dieses Beschlusses tenorierten Auflagen aufgenommen. Hierdurch werden mögliche technische Konflikte der Ausführung der Straßenbaumaßnahme mit dem Schienenverkehr bzw. den Bahnanlagen vermieden und es wird einer Gefährdung von Leben, Gesundheit und bedeutenden Sachgütern wirksam vorgebeugt.

3.5 Private Einwendungen

Für das Vorhaben werden insgesamt rund 3,3 ha Fläche aus Privatgrundstücken benötigt.

Die durch das Vorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können durch eine andere, schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. nicht weiter verringert werden, da eine Reduzierung des Flächenbedarfs nicht möglich ist, ohne dass die mit der Planung verfolgten Ziele verfehlt würden. Aufgrund der bestehenden Zwangspunkte, der St 2084, der Bahnlinie 5600, des Ortsteils Rampoldsheim und der bestehenden MÜ 30, an welche die Verlegungsstrecke anknüpft, ist keine geeignete Option ersichtlich, welche das Ziel der Gesamtkonzeption einer künftigen Ortsumgehung für Obertaufkirchen, verbunden mit einer verkehrssicheren Überführung der MÜ 30 über die Bahnlinie flächensparender zu realisieren in der Lage wäre.

Im Zusammenhang mit dem Grunderwerb und der vorübergehenden Grundinanspruchnahme für die Baustelleneinrichtung stehende Fragen sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Grundinanspruchnahme bzw. eine möglicherweise erforderliche Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder gegebenenfalls im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Gegen das projektierte Straßenbauvorhaben wurden insgesamt von vier Seiten private Einwendungen vorgebracht.

Aus Datenschutzgründen werden die Einwender in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Praktikabilitätsgründen haben wir für alle Fälle die Einzahl sowie die männliche Form gewählt. Den Einwendern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt wird, werden die Nummern hierbei direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich der Abschnittsbildung, der verkehrlichen Notwendigkeit, der Trassenauswahl, des Ausbaustandards bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert bzw. nicht mehr erschöpfend eingegangen. Das gilt auch für Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.3.5.1 enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

3.5.1.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender Nr. 1000 wendete sich gegen die Trasse der Ortsumfahrung von Obertaufkirchen in deren künftigen zweiten Bauabschnitt, weil er hierdurch eine Inanspruchnahme seines Grundstücks Flurnummer 926, Gemarkung Obertaufkirchen sowie Lärmbelastigungen befürchte, womit ein Wertverlust seiner Immobilie sowie ein Verlust an Lebensqualität verbunden sei.

Dieses Vorbringen betrifft indessen nicht das vorliegende Planfeststellungsverfahren, sondern ist thematisch dem künftigen weiteren Verlauf der Ortsumfahrung, welcher nicht Gegenstand dieser Entscheidung ist, zuzuordnen. Nachdem die vorliegende Planfeststellung in Ansehung einer späteren Inanspruchnahme des genannten Grundstücks des Einwenders auch keinen Zwangspunkt schafft, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die geäußerten Bedenken sind vielmehr erst in einem etwaigen späteren Verfahren zur weiteren Umfahrung von Obertaufkirchen vorzutragen und zu berücksichtigen. Im Detail wird hierzu auf die Ausführungen unter C.3.2.3 dieses Beschlusses verwiesen.

3.5.1.2 Einwender Nr. 2001

Auch der Einwender Nr. 2001 brachte vor, durch die weitere Ortsumfahrung von Obertaufkirchen zwangsläufig in seinem Eigentum betroffen zu sein, da hierdurch sein Grundstück Flurnummer 924 der Gemarkung Obertaufkirchen durchschnitten würde, was durch die vorliegende Planung des ersten Bauabschnittes bereits unabwendbar festgeschrieben werde. Hinsichtlich dieses Einwandes wird ebenfalls auf die Darlegung der fehlenden Zwangspunktbetroffenheit des Einwendungsführers durch die hier gegenständliche Planung unter Punkt C.3.2.3 dieses Beschlusses verwiesen. Eine Inanspruchnahme des Grundstücks des Einwenders ist danach mit der jetzigen Planung nicht notwendig verbunden, sondern möglicherweise erst im

Rahmen eines späteren zweiten Bauabschnitts der Ortsumgehung Obertaufkirchen, welche in einem eigenen Verfahren zu würdigen ist.

3.5.1.3 Einwender Nr. 1004

Der Einwender Nr. 1004 hat im Rahmen der 1. Tektur mit Schreiben vom 10.09.2013 Einwendungen gegen die Straßenbaumaßnahme vorgebracht, im weiteren jedoch mit Datum vom 10.10.2013 dem Vorhabensträger eine Bauerlaubnis erteilt und schließlich mit Schreiben vom 07.02.2014 seine Einwendungen zurückgenommen, so dass hierüber nicht mehr zu entscheiden ist.

3.5.1.4 Einwender Nr. 1005

Mit Schreiben vom 15.09.2013 hat sich der Einwender Nr. 1005 im Rahmen der 1. Tektur gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks Flurnummer 270 der Gemarkung Obertaufkirchen gewandt.

Diesem Einwand wurde seitens des Vorhabensträgers im Rahmen der 2. Tektur, mit der auf eine Grundinanspruchnahme aus der Flurnummer 270 der Gemarkung Obertaufkirchen verzichtet wurde, abgeholfen.

Soweit der Einwender sich gegen die breitere Ausgestaltung der St 2084 im Anschlussbereich der MÜ 30 sowie gegen die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs bei Bahn-km 55,630 (in Entsprechung der unrichtigen Bezeichnung in den Planunterlagen; korrekt: Bahn-km 55,732) ausgesprochen hat, wird auf die hierzu bereits getroffenen Aussagen dieses Beschlusses Bezug genommen.

3.6 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die geplante Kreisstraßenverlegung der MÜ 30 mit Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs der Bahnstrecke 5600 München-Ost- Mühldorf auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der Ortsumfahrung Obertaufkirchen ungünstiger beurteilt.

3.7 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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. 8 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

4. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen gem. Art. 10 KG werden erhoben, da die Gebührenbefreiung nach Art. 4 Abs. 1 KG sich auf diese nicht bezieht. Die Auslagen werden in einem gesonderten Bescheid festgelegt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage 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 sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

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

München, 28.11.2014

Regierung von Oberbayern

Steinebach
Steinebach
Regierungsrätin



Hinweise zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Obertaufkirchen zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.

Um die personenbezogenen Daten der Einwender zu schützen, werden diese im Beschluss nicht namentlich genannt, sondern durch Personenschlüssel ersetzt. Im Rahmen der Auslegung kann die Zuordnung des eigenen Personenschlüssels bei der auslegenden Gemeinde oder bei der Regierung von Oberbayern erfragt werden.