



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

B 304 Wasserburg a. Inn - Traunstein

Ortsumgehung Obing

Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+680

B 304_720_2,145 bis B 304_780_1,708

München, 29.04.2016

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	4
A Entscheidung	5
1. Feststellung des Plans.....	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten	8
3.2 Bauausführung	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	9
3.4 Natur- und Landschaftsschutz.....	10
3.5 Verkehrslärmschutz	12
3.6 Landwirtschaft	12
3.7 Bodendenkmäler.....	12
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen	13
3.8.1 Wald.....	13
3.8.2 Bodenschutz	14
3.8.3 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH	14
3.8.4 Belange der Bayernwerk AG (vormals: E.ON Bayern AG)	14
3.8.5 Zusagen	15
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	16
4.1 Gegenstand/Zweck	16
4.2 Plan	16
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	16
5. Straßenrechtliche Verfügungen	17
6. Zurückweisung der Einwendungen	17
7. Kostenentscheidung	17
B Sachverhalt	18
1. Beschreibung des Vorhabens	18
2. Vorgängige Planungsstufen	19
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	20
3.1 Planung vom 15.02.2013	20
3.2 1. Tektur vom 20.03.2014	21
3.3 Erörterungstermin	25
3.4 2. Tektur vom 25.02.2015	25
C Entscheidungsgründe	28
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	28
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	28
1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen	28
1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	30
2. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	30
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	30

2.2	Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)	47
2.3	Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG).....	54
3.	FFH-Vorprüfung	56
3.1	Natura 2000 - Gebiete im Trassenumfeld	57
3.2	Prüfungsmaßstab	57
3.3	Ergebnis	59
4.	Materiell-rechtliche Würdigung	63
4.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	63
4.2	Planrechtfertigung	64
4.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	79
4.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung	79
4.3.2	Planungsvarianten	80
4.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	90
4.3.4	Immissionsschutz/Bodenschutz.....	107
4.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege	119
4.3.6	Wald.....	153
4.3.7	Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis	156
4.3.8	Landwirtschaft als öffentlicher Belang	161
4.3.9	Fischerei	163
4.3.10	Jagdliche Belange	163
4.3.11	Belange des Landkreises	165
4.3.12	Gemeindliche Belange.....	165
4.3.13	Sonstige öffentliche Belange	169
4.4	Private Einwendungen	172
4.4.1	Allgemeine Bemerkungen.....	172
4.4.2	Einzelne Einwender	184
4.5	Gesamtergebnis	221
4.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	221
5.	Kostenentscheidung	222
	Rechtsbehelfsbelehrung	222
	Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung	223

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
BGBI.....	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
MABI.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90.....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG.....	Raumordnungsgesetz
St.....	Staatsstraße
StVO.....	Straßenverkehrsordnung
TKG.....	Telekommunikationsgesetz
UPR.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO.....	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.2-16-1

**Vollzug des FStrG;
B 304 Wasserburg a. Inn - Traunstein
Ortsumfahrung Obing
Bau-km 0+000 - Bau-km 4+680
B 304_720_2,145 bis B 304_780_1,708**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der B 304 Ortsumgehung Obing von Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+680 wird mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen bzw. Blaeintragungen in den Planunterlagen sich 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
Deckblatt 1T2	-	Erläuterungen zur Notwendigkeit der 1. Tektur und der 2. Tektur	-
1T2	-	Erläuterungsbericht	-
2	-	Übersichtskarte	1:100.000
3T	-	Übersichtslageplan	1:25.000
4T	-	Übersichtshöhenplan	1:25.000/2.500
5T2	1 - 6	Lagepläne	1:1.000
6.1T2	1 - 4	Höhenpläne B 304	1:1.000/100
6.2T2	-	Höhenplan St 2094	1:1.000/100
6.3T	-	Höhenplan Kr TS 8	1:1.000/100
6.4T2	-	Höhenplan GVS Pfaffing - Stöttwies	1:1.000/100

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.5T	-	Höhenplan GVS Pfaffing - Schalkham	1:1.000/100
6.6T2	-	Höhenplan Anschlüsse B 304	1:1.000/100
6.7T2	-	Höhenplan Anschlüsse St 2094	1:1.000/100
6.8T2	-	Höhenplan GVS Jepolding und GVS Hochbruck	1:1.000/100
9.1.1T2	-	Maßnahmenübersicht, Landschaftspflegerischer Begleitplan	1:5.000
9.1.2T2	1 - 7	Maßnahmen, Landschaftspflegerischer Begleitplan	1:1.000
9.2T2	-	Maßnahmenblätter	-
9.3T2	-	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
10.1T2	1 - 3 5 - 6	Grunderwerbspläne	1:1.000
10.1T	4	Grunderwerbsplan	1:1.000
10.1	7	Grunderwerbsplan Waldausgleichsfläche	1:1.000
10.1	8	Grunderwerbsplan Kiebitz - Ausgleichsfläche	1:1.000
10.2T2	-	Grunderwerbsverzeichnis	-
11T2	-	Regelungsverzeichnis	-
12.1T	-	Widmung, Umstufung, Einziehung (tabellarische Übersicht)	-
12.2T2	-	Lageplan Widmung, Umstufung und Umbenennung	1:5.000
12.3	1	Lageplan (Knotenpunktdetails)	1:1.000
12.3T2	3	Lageplan (Knotenpunktdetails)	1:2.500
14.1	-	Regelquerschnitt B 304	1:50
14.2	-	Regelquerschnitt St 2094	1:50
14.3	-	Regelquerschnitt Kr TS 8 Obing - Kienberg	1:50
14.4	-	Regelquerschnitt GVS Pfaffing - Stöttwies	1:50
14.5	-	Regelquerschnitt GVS Obing - Kleinornach	1:50
17.1T	-	Immissionstechnische Untersuchungen	-

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
17.2T2	-	Erläuterungen zu Luftschadstoffen	-
17.3T2	-	Lageplan mit Immissionsorten	1:5.000
18.1T2	-	Wassertechnische Untersuchung	-
18.2T2	-	Lageplan Entwässerungsabschnitte	1:5.000
18.3T	-	Querschnitt Kreisverkehrsplatz B 304	1:50
19.1T2	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bericht -	-
19.1.1T2	-	Bestand und Konflikte Landschaftspflegerischer Begleitplan	1:5.000
19.1.2T2	-	Artenschutz Landschaftspflegerischer Begleitplan	1:5.000
19.2T		Artenschutzrechtliche Prüfung saP	-
19.3	-	Unterlagen zur FFH-Vorprüfung - Bericht -	-
19.3.1	-	FFH-Vorprüfung - Karte -	1:10.000
19.4.1T2	-	Spezialuntersuchung Fledermäuse	-
19.4.2T	-	Standarduntersuchung Avifauna - Schwerpunkt Wiesenbrüter -	-
19.4.3T	-	Standarduntersuchung Reptilien	-
19.4.4T	-	Standarduntersuchung Amphibien	-

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
14.6	-	Ermittlung der Bauklassen	-
18.4T	-	Konzeptstudie zur Überschwemmungsgefährdung	-
18.4T2	-	Konzeptstudie zur Hangwassergefährdung GVS Stöttwies (mit Lageplan)	-
21	-	Verkehrsuntersuchung November 2010	-
21T	-	Verkehrsuntersuchung Dezember 2013	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 15.02.2013.

Die Planunterlagen der 1. Tektur vom 20.03.2014 sind mit einem „T“ gekennzeichnet. Die Änderungen sind im Text mit Roteintrag und Streichung überholter Passagen gekennzeichnet. Infolge der 1. Tektur überholte Planunterlagen wurden im „Plankopf“ in roter Farbe durchgestrichen.

Die Planunterlagen der 2. Tektur vom 25.02.2015 sind mit „T2“ gekennzeichnet. Die Änderungen sind im Text mit Blaeintrag und Streichung überholter Passagen gekennzeichnet. Infolge der 2. Tektur überholte Planunterlagen wurden im „Plankopf“ in blauer Farbe durchgestrichen.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Dabei ist auch über den Bauablauf zu informieren.
- 3.1.2 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. Insbesondere ist für die erforderlichen Anpassungsmaßnahmen der 20 kV-Freileitungen genügend Vorlaufzeit (Planung, Bestellung, Ausführung) zu berücksichtigen.
- 3.1.3 Der Energienetze Bayern GmbH, damit gegebenenfalls erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Anlagen abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Im Übrigen ist zu beachten, dass Anpassungsarbeiten an dem Anlagenbestand nur außerhalb der Heizperiode - in den Monaten Mai bis August - ausgeführt werden können.
- 3.1.4 Dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, mindestens 2 Wochen vor Baubeginn.
- 3.1.5 Dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Landratsamt Traunstein, Untere Wasserrechtsbehörde. Daneben ist auch die Bauvollendung den beiden Behörden unverzüglich anzuzeigen.
- 3.1.6 Der Verwaltungsgemeinschaft Obing.

- 3.1.7 Den von dem Vorhaben betroffenen Fischereiberechtigten.
- 3.1.8 Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.2 Bauausführung

- 3.2.1 Bei der Bauausführung ist die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ (AVV Baulärm) vom 19.8.1970, MABl. 1/1970 S. 2 zu beachten.
- 3.2.2 Soweit einschlägig, haben die eingesetzten Baumaschinen den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II Rechnung zu tragen.
- 3.2.3 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.
- 3.2.4 Bauarbeiten während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen sind auf das betrieblich unabdingbare Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.5 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.
- 3.2.6 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Traunstein abzustimmen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Gewässerkreuzungen
 - 3.3.1.1 Die einschlägigen Vorschriften der Baugesetze, des WHG und des BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen, sowie die anerkannten Regeln der Technik und der Baukunst sind zu beachten.
 - 3.3.1.2 Kreuzungsbauwerke bzw. Durchlässe sind standsicher zu erstellen.
 - 3.3.1.3 Kreuzungsbauwerke bzw. Durchlässe sind so zu dimensionieren, dass sich die Abflussverhältnisse nicht ändern, insbesondere keine oberliegenden Grundstücke Dritter von höheren Wasserständen beeinträchtigt werden.
 - 3.3.1.4 Für die Erhaltung der Durchgängigkeit der Fließgewässer ist eine Seitenberme über dem mittleren Wasserspiegel einzubauen. Das Sohlsubstrat im Kreuzungsbereich ist durchgehend zu erhalten.

- 3.3.1.5 Für die Gewässerkreuzungen sind Ausführungsplanungen zu erstellen und mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abzustimmen. Auf naturnahe Gestaltung der Anschlussbereiche zur offenen Fließstrecke ist zu achten.
- 3.3.1.6 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass die Gewässergüte nicht nachteilig verändert wird.
- 3.3.1.7 Eine Schwebstoffbelastung im Fließgewässer während der Bauarbeiten ist weitestgehend zu vermeiden, bzw. auf ein Mindestmaß zu reduzieren.
- 3.3.2 Verlegung des Irlhamer Bachs
 - 3.3.2.1 Der Abflussquerschnitt im Bereich der Verlegung des Irlhamer Bachs ist so zu dimensionieren, dass sich die Abflussverhältnisse im Vergleich zum Istzustand nicht verschlechtern.
 - 3.3.2.2 Die Gewässerdurchgängigkeit im verlegten Bereich ist sicherzustellen. Im verlegten Bereich ist das in natürlicher Weise vorkommende Sohlsubstrat zu verwenden.
 - 3.3.2.3 Im verlegten Bereich ist auf eine standorttypische Ufervegetation zu achten.
 - 3.3.2.4 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass die Gewässergüte nicht nachteilig verändert wird.
 - 3.3.2.5 Eine Schwebstoffbelastung im Fließgewässer während der Bauarbeiten ist weitestgehend zu vermeiden, bzw. auf ein Mindestmaß zu reduzieren.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.4.2 Die Beseitigung von Gehölzen und Waldbeständen darf nur außerhalb der Vogelbrutzeit im Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28./29. Februar erfolgen.
- 3.4.3 Die vorgesehenen CEF-Maßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn entsprechend der fachlichen Vorgaben in den Maßnahmenblättern (vgl. Planunterlage 9.2T2) umzusetzen. Im Übrigen sollen die in den Planunterlagen 9.2T2 und 19.1T2 dargestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein.
- 3.4.4 Nach Abschluss der Bauarbeiten sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

- 3.4.5 Die in der Planunterlage 9.2T2 und in der Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, Planunterlage 19.2T, Ziffer 3, dargestellten Maßnahmen zur Vermeidung und Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität sind überprüfbar einzuhalten. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist anhand der Bestandspläne und einem Soll-Ist-Vergleich der Stand der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans gegenüber dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, aufzuzeigen. Im Rahmen einer Endbilanzierung ist nachzuweisen, dass die tatsächlich durchgeführten Eingriffe in Natur und Landschaft durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Kompensationsmaßnahmen vollständig kompensiert sind.
- 3.4.6 Die positive Entwicklung des Brutbestands Kiebitz (3 - 4 Brutpaare) und Feldlerche (1 - 2 BP) ist im Rahmen von Erfolgskontrollen bis fünf Jahre nach der Maßnahme Nr. 1 A_{CEF} in einem Abschlussbericht an die Höhere Naturschutzbehörde nachzuweisen. Ebenso ist die Bestandsentwicklung der betroffenen Amphibienarten (Laubfrosch, Springfrosch und Kammmolch) sowie der Zauneidechse im Rahmen von Erfolgskontrollen bis fünf Jahre nach der Maßnahme 2 A_{CEF} bzw. 4 A_{CEF} in einem Abschlussbericht an die Höhere Naturschutzbehörde nachzuweisen.
- 3.4.7 Sollten wider Erwarten die Ergebnisse der Erfolgskontrolle den Nachweis erbringen, dass die vorgesehenen Funktionen einzelner CEF-Maßnahmen nicht wie geplant erreicht werden, so behält sich die Höhere Naturschutzbehörde das Erfordernis weiterer standörtlicher Maßnahmen vor.
- 3.4.8 Die für die Ausgleichsmaßnahmen vorgesehene Unterhaltungspflege ist so lange durchzuführen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung der angestrebten Entwicklungsziele erforderlich sind. Nachträgliche Entscheidungen hierzu bleiben vorbehalten.
- 3.4.9 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen und dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, zu benennen.
- 3.4.10 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.11 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.5 Verkehrslärmschutz

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

3.6 Landwirtschaft

3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch ungeregelten Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit. Notwendige Einschränkungen sind vorab mit den betroffenen Landwirten abzustimmen und auf ein Mindestmaß zu beschränken.

3.6.3 Die betroffenen Landwirte sind frühzeitig über Flächenbedarf und Bedarfszeitraum zu informieren, damit die Betriebsabläufe (z.B. Anbau- und Futterplanung) rechtzeitig angepasst werden können.

3.6.4 Bei der Bepflanzung der Straßennebenflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

3.6.5 Vorübergehend beanspruchte Wege und landwirtschaftliche Nutzflächen sind nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen.

3.6.6 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.7 Bodendenkmäler

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 Beginn von Erdbauarbeiten ist durch den Vorhabensträger unverzüglich, spätestens drei Monate vor Beginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

- 3.7.3 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 erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.
- 3.7.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.7.5 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 Vorhabensträger und Bayerischem 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 die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 3.7.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (DSchG) 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 DSchG).

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

3.8.1 Wald

- 3.8.1.1 Im durchschnittlichen Waldbereich sind die aufgerissenen Ränder mit Einverständnis der betroffenen Grundstückseigentümer durch Unterpflanzung bis in eine Tiefe von 15 m mit Sträuchern und einzelnen schnellwachsenden Bäumen als Waldmantel zu stabilisieren.
- 3.8.1.2 Zusätzlich ist so früh wie möglich, spätestens ein Jahr nach Fertigstellung der Baumaßnahme, bis in eine Bestandstiefe von zwei Altbaumlängen (ca. 60 m) mit Einverständnis der betroffenen Grundstückseigentümer eine Vorausverjüngung von stabilisierenden schattenertragenden Baumarten zur Schaffung standortgerechter Mischbestände durchzuführen, um dadurch die Sturmwurfgefahr zu reduzieren.
- 3.8.1.3 Die Bepflanzung und die Pflege der für den walddrechtlichen Ausgleich vorgesehenen Ausgleichsfläche ($2 A_{CEF}$) sind mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein abzustimmen. Hierzu ist der Unteren Forstbehörde ein entsprechender Kartensatz zu übermitteln. Beginn und Ende der Pflanz- und Pflegearbeiten sind jeweils anzuzeigen.
- 3.8.2 Bodenschutz
- Sollten während der Baumaßnahme Bodenauffälligkeiten angetroffen werden, die auf eine Altlast hinweisen, sind das Landratsamt Traunstein und das Wasserwirtschaftsamt Traunstein zu verständigen.
- 3.8.3 Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH
- 3.8.3.1 Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Ausgabe 1989 (insbesondere Abschnitt 3) zu beachten. Es ist sicherzustellen, dass durch die Baumpflanzungen der Bau, die Unterhaltung und Erweiterung der Telekommunikationslinien der Telekom nicht behindert werden.
- 3.8.3.2 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nicht beeinträchtigt werden.
- 3.8.3.3 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Deutschen Telekom AG einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.
- 3.8.4 Belange der Bayernwerk AG (vormals: E.ON Bayern AG)

- 3.8.4.1 Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Der Schutzzonenbereich zu 20-kV-Einfachfreileitungen beträgt in der Regel beiderseits je 8,0 m zur Leitungssachse und für 20-kV-Doppelfreileitungen in der Regel beiderseits je 10,0 m zur Leitungssachse. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m. Wird dieser Abstand unterschritten, so sind im Einvernehmen mit der Bayernwerk AG geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen.
- 3.8.4.2 Das „Merkblatt zum Schutz unterirdischer Versorgungsleitungen“ sowie das "Merkblatt über Baumstandorte und elektrische Versorgungsleitungen und Entsorgungsleitungen", herausgegeben von der Forschungsanstalt für Straßenbau und Verkehrswesen bzw. die DVGW-Richtlinie GW125 sind zu beachten.
- 3.8.4.3 Bei der Bebauung/Lagerung/Aufschüttung im Bereich der 20-kV-Freileitungen ist sicherzustellen, dass die in DIN 0210-10 Bbl 1 2007-10 geforderten Mindestabstände eingehalten werden, das heißt, die Schutzzone der Leitung gewahrt wird, sowie, dass die Mindestabstände nach DIN VDE 0105-100 unter Punkt 6.4.4 "Arbeiten in der Nähe unter Spannung stehender Teile: Bauarbeiten und sonstige nicht elektrotechnische Arbeiten" nicht unterschritten werden.
- 3.8.4.4 Arbeiten im Leitungsbereich sind grundsätzlich ca. zwei Wochen vor Maßnahmenbeginn anzuzeigen. Im Falle, dass eine Sicherheitsabschaltung erforderlich wird, ist dies der Bayernwerk AG rechtzeitig mitzuteilen.
- 3.8.4.5 Etwaige Abgrabungen im Mastbereich sind mit der Bayernwerk AG vorher abzustimmen. Die Standsicherheit der Freileitungsmaste und die Zufahrt zu den Standorten müssen zu jeder Zeit gewährleistet sein. Dies gilt auch für vorübergehende Maßnahmen.
- 3.8.4.6 Der Vorhabensträger hat grundsätzlich dafür Sorge zu tragen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der betroffenen Anlagen der Bayernwerk AG nicht beeinträchtigt werden.
- 3.8.5 Zusagen
- Der Vorhabensträger hat alle Zusagen einzuhalten, die er während des Planfeststellungsverfahrens gegenüber den Beteiligten oder der Planfeststellungsbehörde schriftlich oder zu Protokoll abgegeben hat, soweit in diesem Planfeststellungsbeschluss keine abweichende Entscheidung getroffen wird.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

Dem jeweiligen Straßenbaulastträger der in diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellten oder angepassten Straßen wird die gehobene Erlaubnis erteilt, nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen und nachstehender Auflagen das gesammelte Straßenoberflächenwasser der B 304 neu (Bau-km 3+286 bis Bau-km 3+928, Bau-km 4+339 bis Bau-km 4+586) und der Staatstraße 2094 nach Seebruck (Bau-km 0+915 bis Bau-km 0+660, Bau-km 0+502 bis Bau-km 0+446, Bau-km 0+358 bis Bau-km 0+336, Bau-km 0+306 bis Bau-km 0+205), der neuen Kreisverkehre, der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Pfaffing-Stöttwies (Bau-km 0+236 bis Bau-km 0+666), der GVS Pfaffing-Schalkham (Bau-km 0+104 bis Bau-km 0+430), der GVS Obing-Kleinornach (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+205) sowie der GVS Hochbruck (Bau-km 0+027 bis Bau-km 0+085) in das Grundwasser und zum Teil in den Obinger See einzuleiten.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen (A 2) zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Die Straßen- und sonstigen Einlaufschächte sind mit Schlammeimern zu versehen. Die Anlagen (Schlammeimer) sind rechtzeitig zu räumen, das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf keinesfalls in ein Gewässer eingebracht werden.

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

4.3.4 Die fachgerechte Erstellung und Funktionsfähigkeit der Abwasseranlagen 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).

- 4.3.5 Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der private Sachverständige so rechtzeitig zu beauftragen, dass dadurch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 69 BayWG erreicht werden kann.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,
- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile 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 Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11T2), der tabellarischen Übersicht (Planunterlage 12.1T) und den entsprechenden Lageplänen (Planunterlagen 12.2T2). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Zurückweisung der Einwendungen

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

7. Kostenentscheidung

Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben liegt im Landkreis Traunstein und umfasst den Neubau der Ortsumgehung Obing im Zuge der Bundesstraße (B) 304 Wasserburg a. Inn - Traunstein. Die derzeit durch den Ortsbereich Obing verlaufende B 304 wird dabei nördlich ihres bestehenden Verlaufs und nördlich der Siedlungsbereiche Obing, Pfaffing, Jepoling und Hochbruck sowie des Obinger Sees verlegt.

Die B 304 führt von München über Wasserburg, Traunstein und Freilassing zur Bundesgrenze Deutschland/Österreich bei Salzburg. Sie verbindet als zweite wichtige Ost-West-Achse neben der Bundesautobahn A 8 den Großraum München mit Traunstein bzw. Salzburg. Die B 304 ist für die Kraftfahrer eine Alternative zur stauanfälligen Bundesautobahn A 8, insbesondere in den Hauptreisezeiten. Bei Traunstein besteht eine Verknüpfung der B 304 mit der B 306. Diese führt innerhalb weniger Kilometer direkt zur Anschlussstelle Traunstein/Siegsdorf der Bundesautobahn A 8.

Der Bau der Ortsumgehung von Obing im Zuge der B 304 trägt neben der Verbesserung einer leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung zwischen München und Freilassing zur Entlastung des Ortskerns von Obing vom Durchgangsverkehr bei.

Die Gesamtlänge der Ortsumgehung Obing beträgt 4,68 km. Die Ortsumgehung beginnt auf der B 304 westlich von Obing auf Höhe des Weilers Rumersham bei Straßenkilometer B 304_720_2,145. Sie führt nördlich vom Obinger See an den Obinger Ortsteilen Pfaffing, Jepolding und Hochbruck vorbei und schließt östlich von Hochbruck bei Ausschachen bei Straßenkilometer B 304_780_1,708 wieder an die bestehende B 304 an. Die geplante Ortsumgehung Obing wird als einbahnige zweistreifige Straßenverbindung mit 8,0 m Fahrbahnbreite ausgestaltet.

Im Zuge der Baustrecke der B 304 neu sind zwei Brückenbauwerke sowie drei plangleiche Knotenpunkte vorgesehen: Bei Bau-km 0+245 wird die bestehende B 304 (Obing West) höhengleich als Einmündung an die neue B 304 angeschlossen.

Zwei Knotenpunkte werden als Kreisverkehre ausgestaltet. Bei Bau-km 2+027 wird die Verbindung der B 304 neu mit der Kreisstraße TS 8 plangleich durch einen Kreisverkehr hergestellt. Ebenso werden bei Bau-km 3+464 die Staatsstraße (St) 2094 und die Gemeindeverbindungsstraße (GVS) nach Kleinornach plangleich durch einen Kreisverkehr mit der B 304 neu verknüpft.

Die geplante B 304 wird sowohl über die GVS Pfaffing - Stöttwies als auch über die GVS Pfaffing - Schalkham geführt.

Die Baumaßnahme bedingt zudem die Verlegung bzw. Verlängerung der St 2094. Der Anschluss der St 2094 an die B 304 neu erfolgt durch die Verlängerung der St 2094 bis zum Kreisverkehr bei Bau-km 3+464. Die Gemeindeverbindungsstraße Jepolding-Obing wird in südlicher Richtung weitergeführt und mündet in die B 304 alt ein.

Zur Aufrechterhaltung des Wanderwegenetzes, des landwirtschaftlichen Verkehrs und der Erschließung von abgeschnittenen landwirtschaftlichen Flächen werden verschiedene öffentliche Feld- und Waldwege sowie Privatwege im Rahmen der Maßnahme den neuen Verhältnissen angepasst. Die nicht mehr benötigten Straßenflächen werden zurückgebaut.

Das geplante Bauvorhaben wird nach dem Bau dauerhaft ca. 14,40 ha Grund und Boden (größtenteils land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen) beanspruchen. Zusätzlich sind ca. 5,00 ha für naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Eine detaillierte Beschreibung des Vorhabens findet sich insbesondere im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T2) in Verbindung mit den Lageplänen (Planunterlage 5T2) sowie im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11T2), worauf verwiesen wird.

2. Vorgängige Planungsstufen

Im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 ist die Ortsumgehung Obing im „Weiteren Bedarf“ eingestuft (5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I 2004, S. 2574 ff.).

Aufgrund der unbefriedigenden Situation der Ortsdurchfahrt Obing im Zuge der wichtigen Ost-West-Verbindung der B 304 stimmte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit Schreiben vom 17.12.2009 dem vorgezogenen Planungsbeginn zu.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach dem 1. Referentenentwurf (März 2016) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 die B 304 Ortsumgehung Obing im „Vordringlichen Bedarf“ einzustufen ist (vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf März 2016, S. 90, unter: www.bmvi.de).

Vorbereitende Planungsstufen, wie eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG oder ein Raumordnungsverfahren, waren für das Vorhaben entgegen der Auffassung einiger Einwender sowie des Umweltschutzverbands Alztal und Umgebung e. V. (UVA)

nicht erforderlich, da sich die Maßnahme ausschließlich auf dem Gemeindegebiet Obing befindet. Dies wurde von der Höheren Landesplanungsbehörde (SG. 24.1 der Regierung von Oberbayern) bestätigt. Es handelt sich zwar um eine überörtlich raumbedeutsame Maßnahme, da sie insbesondere auch der Verbesserung der überörtlichen Verkehrsströme im Zuge der B 304 dient. Abgesehen von diesen verkehrlichen Effekten beschränken sich die zu erwartenden Wirkungen jedoch auf das nähere Umfeld des Vorhabens. Es liegt daher kein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit im Sinne des Art. 24 Abs. 1 BayLplG vor, so dass für die Planung kein Raumordnungsverfahren durchzuführen war (vgl. Stellungnahme des SG 24.1 der Regierung von Oberbayern vom 13.03.2013).

Aufgrund der Ortsbezogenheit des Vorhabens ist auch eine Linienbestimmung nach § 16 FStrG nicht notwendig. Ausdruck findet dies in der Vorschrift § 16 Abs. 1 Satz 2 und 3 FStrG, wonach eine Linienbestimmung nicht beim Neubau von Ortsumgehungen stattfindet.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Ortsumgehung Obing ist im Flächennutzungsplan der Gemeinde Obing vom 27.06.2014 enthalten.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

3.1 Planung vom 15.02.2013

Mit Schreiben vom 20.02.2013 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein für die B 304 Ortsumgehung Obing das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 08.04.2013 bis 07.05.2013 bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing bis 21.05.2013 oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepages der Regierung von Oberbayern und des Staatlichen Bauamts Traunstein im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

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

- Verwaltungsgemeinschaft Obing
- Landratsamt Traunstein

- Wasserwirtschaft Traunstein
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerischer Bauernverband
- Bezirk Oberbayern - Fachberatung Fischerei
- Wasserbeschaffungsverband Obing
- Wasserbeschaffungsverband Klein- und Großornach
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Vermessungsamt Traunstein (jetzt: Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Traunstein)
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- E.ON Bayern AG (jetzt: Bayernwerk AG)
- Energienetze Bayern GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG

sowie den betroffenen Sachgebieten 24.1 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 17, 18), 31.1 (Straßenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend mit Schreiben vom 25.06.2014.

3.2 1. Tektur vom 20.03.2014

Insbesondere aufgrund des Hinweises einiger Bürger auf die Überflutungsgefahr der Kr TS 8 bei Bau-km 2+027 und nach den Erkenntnissen aus dem Hochwasser 2013 hat das Staatliche Bauamt Traunstein den Plan teilweise geändert und die Planänderungen vom 20.03.2014 in die Planunterlagen eingearbeitet. Anstelle einer Unterführung der Kr TS 8 unter der B 304 neu wird nun die Verknüpfung der B 304 neu mit der Kr TS 8 durch einen Kreisverkehr hergestellt.

Im Ist-Zustand der Kr TS 8 werden die Felder westlich der Kreisstraße gebündelt entwässert und das Wasser wird nördlich einer Kuppe über einen Durchlass in der Kreisstraße auf die Ostseite in ein angrenzendes Waldgrundstück geleitet. Im stärkeren Hochwasserfall jedoch reicht die Kapazität des Durchlasses nicht aus, sodass das Wasser die Fahrbahn der Kreisstraße TS 8 überflutet.

Durch die ursprünglich geplante Absenkung der Kr TS 8 in diesem Bereich und die Unterführung unter der neuen B 304 mit Beseitigung der Kuppe würde das Wasser in die Unterführung fließen und hätte von dort aus keine Abflussmöglichkeit.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der Dokumentation des Hochwasserereignisses das Ingenieurbüro aquasoli mit der Erarbeitung eines Abflussmodells und einer Konzeptstudie zur Problembeseitigung beauftragt. Das Ergebnis des Abflussmodells zeigte auf, dass der Hochwasserabfluss durch die ursprünglich geplante Höhenänderung der Kreisstraße statt wie bisher über die Wald- und Wiesenflächen dann in Richtung Pfaffing verlagert worden und unkontrolliert durch das Wohngebiet in Richtung Obinger See abgelaufen wäre. Nach Prüfung verschiedener Lösungsmöglichkeiten erwies sich die Verknüpfung der B 304 neu/Kr TS 8 durch einen Kreisverkehr als die vorzugswürdige Lösung.

Außerdem wurde auch die Verknüpfung der B 304 neu mit der St 2094 und der GVS Obing - Kleinornach neu konzipiert und entsprechend dem Grundsatz, dass aufeinander folgende Knotenpunkte wegen der besseren Begreifbarkeit für den Kraftfahrer möglichst gleich ausgebildet werden sollen, nun ebenfalls als höhengleicher Kreisverkehr geplant.

Damit bei Hochwasserereignissen keine neuen Betroffenen durch Überflutung entstehen, wird es außer den oben angeführten Änderungen notwendig, in den Damm der neuen B 304 bei Bau-km 2+342 fünf Durchlässe und in die Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing - Schalkham eine Flutmulde (Furt) mit Geländemodellierung und Leitdamm einzubauen. So werden die Abflussverhältnisse bei Hochwasser gegenüber dem heutigen Zustand nach dem Bau der Ortsumgehung nicht verändert. Dies wurde durch das Fachbüro aquasoli mit Hilfe von entsprechenden Simulationen und Berechnungen ermittelt. Das Gutachten ist den Tekturunterlagen als Unterlage 18.4T beigefügt.

Des Weiteren haben sich im Rahmen der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen durch die Stellungnahmen und Einwendungen verschiedene kleinere Änderungen ergeben.

Die 1. Tektur vom 20.03.2014 betrifft insbesondere folgende Änderungen:

- Verlegung des öffentlichen Weges mittig auf die Grundstücksgrenze (Planunterlage 5T Blatt 2, RVZ lfd. Nr. 2.1T)
- Änderung der Höhenlage der B 304 neu (Planunterlage 5T Blatt 2 - 4)
- Änderung der Anschlussstelle B 304 neu/Kr TS 8 in einen Kreisverkehr mit Änderung der Zufahrten (Planunterlage 5T Blatt 2, RVZ lfd. Nr. 2.12T u.a.)
- Anpassung der Höhenlage der Kr TS 8 (Planunterlage 6.3T, RVZ lfd. Nr. 2.15T)
- Entwässerung der Kr TS 8 (Planunterlage 5T Blatt 2, RVZ lfd. Nr. 2.17T)
- Ergänzung zweier NS-Kabel (Planunterlage 5T Blatt 2, RVZ lfd. Nr. 2.20T / 2.21T)
- Verlegung Telekommunikationslinie (Planunterlage 5T Blatt 3, RVZ lfd. Nr. 3.5T und 3.13T)
- Verlängerung des öffentlichen Weges (Planunterlage 5T Blatt 3, RVZ lfd. Nr. 3.8T)
- geänderte Verlegung Wasserleitung (Planunterlage 5T Blatt 3, RVZ lfd. Nr. 3.9T)
- Ergänzung Feldzufahrt (Planunterlage 5T Blatt 3, RVZ lfd. Nr. 3.10T)
- Durchlässe in B 304 neu (Planunterlage 5T Blatt 3, RVZ lfd. Nr. 3.14T)
- Flutmulde in Schalkhamer Straße (Planunterlage 5T Blatt 3, RVZ lfd. Nr. 3.11T)
- Anschluss des Ausschachener Wegs an die B 304 (Planunterlage 5T Blatt 4, RVZ lfd. Nr. 4.3T)
- Erschließung Restgrundstück (Planunterlage 5T Blatt 4, RVZ lfd. Nr. 4.11T)
- Verlegung der Bushaltestelle (Planunterlage 5T Blatt 4, RVZ lfd. Nr. 4.24T)
- Änderung Radwegführung entlang der St 2094 (Planunterlage 5T Blatt 5, RVZ lfd. Nr. 5.3T/5.31T/5.32T)
- Anschluss GVS nach Hochbruck (Planunterlage 5T Blatt 5, RVZ lfd. Nr. 5.14T/5.21T)
- Änderung der Anschlussstelle B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach in einen Kreisverkehr mit Änderung der Zufahrten (Planunterlage 5T Blatt 5, RVZ lfd. Nr. 5.20T u.a.)

Bezüglich der Einzelheiten der 1. Tektur vom 20.03.2014 verweisen wir auf das Deckblatt zur Planunterlage 1T2.

Das Staatliche Bauamt Traunstein legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 20.03.2014 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 20.03.2014 fortzusetzen.

Wegen der Vielzahl der von den Planänderungen neu oder anders Betroffenen hat die Regierung von Oberbayern die geänderten und die überholten ursprünglichen Planunterlagen in der Zeit vom 07.04.2014 bis 06.05.2014 bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing nach ortsüblicher Bekanntmachung erneut auslegen lassen. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing bis 20.05.2014 oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepages der Regierung von Oberbayern und des Staatlichen Bauamts Traunstein im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

Die Regierung von Oberbayern gab folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Änderungen:

- Verwaltungsgemeinschaft Obing
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung Fischerei
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Wasserbeschaffungsverband Obing
- Wasserbeschaffungsverband Klein- und Großornach
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayernwerk AG
- Energienetze Bayern GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Vermessungsamt Traunstein (jetzt: Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Traunstein)

– Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr sowie den betroffenen Sachgebieten 24.1 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 17, 18), 31.1 (Straßenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen.

In der Anhörung zu den Planänderungen gingen erneut Stellungnahmen und Einwendungen ein. Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 25.06.2014.

3.3 Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 21.07.2014, 22.07.2014 sowie am 24.07.2014 im kirchlichen Gemeindesaal Obing, Kienberger Straße 1, 83119 Obing, erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Umweltvereinigungen sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

3.4 2. Tektur vom 25.02.2015

Insbesondere aufgrund der Ergebnisse des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger die Planunterlagen erneut teilweise geändert und die Planänderungen als 2. Tektur vom 25.02.2015 in die Planunterlagen eingearbeitet.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Änderungen:

- Querungsmöglichkeit für landwirtschaftlichen Verkehr bei Bau-km 0+764 mit Änderung des geplanten Wegenetzes (Planunterlage 1T2, 5T2 Blatt 1, 10.1T2 Blatt1, 10.2T2, 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.15T2, 1.16T2)
- Querungsmöglichkeit für landwirtschaftlichen Verkehr bei Bau-km 2+968 mit Änderung des geplanten Wegenetzes (Planunterlage 1T2, 5T2 Blatt 3, 10.1T2 Blatt 3, 10.2T2, 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.7T2, 3.12T2)
- Erschließung einer Restfläche bei Bau-km 1+000 (Planunterlagen 1T2, 5T2 Blatt 1, 10.1T2 Blatt 1, 10.2T2, 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.19T2)
- Regelung des Hochwasserabflusses im Bereich der GVS Stöttwies (Planunterlagen 1T2, 5T2 Blatt 2, 10.1T2 Blatt 2, 10.2T2, 11T2, 18T2, RVZ lfd. Nr. 2.24T2)

- Verlegung des Anschlusses der GVS Jepolding (Planunterlagen 1T2, 5T2 Blatt 5, 9.1.1T2, 10.1T2 Blatt 5, 10.2T2, 11T2, 19T2, RVZ lfd. Nr. 5.14T2, 5.36T2, 5.37T2, 5.38T2)
- Verschiebung des Anschlusses der GVS Hochbruck (Planunterlagen 1T2, 5T2 Blatt 5, 9.1.1T2, 10.1T2 Blatt 5, 10.2T2, 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.14T2)
- Verlängerung des Geh- und Radweges entlang der St 2094 neu (Planunterlagen 1T2, 5T2 Blatt 5, 9.1.1T2, 10.1T2 Blatt 5, 10.2T2, 11T2, 19T2, RVZ lfd. Nr. 5.3T2, 5.33T2)
- Verlegung der Heckenstruktur für Fledermäuse (Planunterlagen 9.1.1T2, 10.1T2 Blatt 6, 10.2T2)
- Verlegung der Entwässerungsleitung in die KrTS 8 (Planunterlagen 1T2, 5T2 Blatt 6, 10.1T2 Blatt 6, 10.2T2, 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.7T2)

Bezüglich der Einzelheiten der 2. Tektur vom 25.02.2015 verweisen wir auf das Deckblatt zur Planunterlage 1T2.

Das staatliche Bauamt Traunstein legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 27.02.2015 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten Unterlagen fortzusetzen.

Wegen der Vielzahl der von den Änderungen neu oder anders Betroffenen hat die Regierung von Oberbayern die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 13.04.2015 bis 12.05.2015 bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht erneut auslegen lassen. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing bis 26.05.2015 oder bei der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepages der Regierung von Oberbayern und des Staatlichen Bauamts Traunstein im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

Die Regierung von Oberbayern gab folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu den Änderungen:

- Verwaltungsgemeinschaft Obing
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern

- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- Bezirk Oberbayern, Fachberatung Fischerei
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Wasserbeschaffungsverband Obing
- Wasserbeschaffungsverband Klein- und Großornach
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Bayernwerk AG
- Energienetze Bayern GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co.KG
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd

sowie den betroffenen Sachgebieten 31.1 (Straßenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

Den anerkannten Umweltvereinigungen wurde über die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen ebenfalls Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen Stellung zu nehmen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 27.08.2015.

Ein weiterer Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht demgemäß nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen sind die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen gemäß § 8 Abs. 1 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 § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Die anwaltlich vertretenen Einwender Nrn. 2001 bis 2004 kritisierten die Anonymisierung der Grunderwerbsunterlagen im Rahmen des Anhörungsverfahrens und forderten deshalb eine erneute Auslegung entsprechend angepasster Planunterlagen in den Gemeinden. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Anonymisierung der Grunderwerbsunterlagen im Rahmen der öffentlichen Auslegung ist aus datenschutzrechtlichen Gründen zwingend erforderlich. Die anonymisierten Grunderwerbsunterlagen genügen den Anforderungen, die im Hinblick auf die Anstoßfunktion an die ausgelegten Unterlagen zu stellen sind. So

enthält das Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 10.2T2) mit laufenden Nummern versehene Angaben zu den betroffenen Grundstücken, u.a. die jeweiligen Flurnummern einschließlich Gemarkung sowie die jeweiligen Fundstellen im Grundbuch. Anhand dessen war es für jedermann möglich, seine Betroffenheit zu ermitteln. Zusätzlich konnte Auskunft bezüglich der Grundbetroffenheit bei der Verwaltungsgemeinschaft Obing, beim Staatlichen Bauamt Traunstein sowie bei der Regierung von Oberbayern eingeholt werden, die über nichtanonymisierte Grunderwerbsunterlagen verfügen.

Von den anwaltlich vertretenen Einwendern Nrn. 2002 bis 2004 wurde anlässlich der Tekturanhörung ohne weitere Konkretisierung gerügt, dass die ortsübliche Bekanntmachung keine Anstoßwirkung entfalte. Das erscheint schon in sich widersprüchlich, da sich der anwaltliche Vertreter – neben zahlreichen anderen Betroffenen – konkret mit der Tektur auseinandergesetzt und dazu Einwendungen vorgebracht hat. In der Art oder Form der ortsüblichen Bekanntmachung liegt kein Verfahrensmangel. Die Ortsüblichkeit richtet sich nach den kommunalrechtlichen Vorschriften (Art. 27 Abs. 2 i.V.m. Art. 26 Abs. 2 GO, Art. 10 Abs. 1 VGemO). Die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung der geänderten Planunterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 20.03.2014 im Amtsblatt Nr. 14/14 der Verwaltungsgemeinschaft Obing entspricht den kommunalrechtlichen Vorschriften. Die Bekanntmachung enthielt auch die nach Art. 73 Abs. 4 und 5 BayVwVfG erforderlichen Hinweise. Zudem ging aus der Bekanntmachung auch der Gegenstand des Vorhabens in seinem wesentlichen Inhalt klar hervor. Ein von einem Vorhaben möglicherweise Betroffener soll durch die Lektüre der Bekanntmachung auf seine mögliche Betroffenheit aufmerksam werden, damit er die Gelegenheit wahrnehmen kann, sich durch Einsicht in die ausgelegten Unterlagen zu vergewissern, ob seine Belange wirklich berührt sind (vgl. Numberger in: Zeitler, Bayerisches Straßen- und Wegegesetz, Kommentar, Stand: 15. Oktober 2013, Art. 38 BayStrWG, Rn. 77). Vorliegend wurden möglicherweise Betroffene durch die ortsübliche Bekanntmachung darauf aufmerksam gemacht, dass die Planunterlagen des Vorhabens B 304 Ortsumgehung Obing geändert wurden und daher erneut ausgelegt werden. Es wird dem möglicherweise Betroffenen dann zugemutet, sich selbst durch Einsichtnahme in die Planunterlagen Gewissheit zu verschaffen, ob er wirklich von den Änderungen des Vorhabens berührt wird. Der Anstoßfunktion ist damit Genüge getan.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

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

Der Neubau der B 304 Ortsumgehung Obing auf einer Gesamtlänge von 4,68 km gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i. V. m. § 3 b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsgesetzes (UVPG) i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist.

Nach Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Bauvorhaben um den Bau einer sonstigen Bundesstraße (Verlegung einer bestehenden Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km). Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine UVP nach § 3 c Abs. 1 Satz 1 UVPG nur dann vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die Regierung von Oberbayern hatte diese Feststellung als zuständige Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabensträgers zu treffen. In den vorgelegten Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen, die durch den Bau der Ortsumgehung verursacht werden, ausführlich dargestellt und gutachterlich bewertet. Sämtliche Schutzgüter, wie z. B. Boden, Wasser, Landschaft, Klima, Luft sind im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T2) sowie im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 19.1T2) hinreichend behandelt.

Da die vorgelegten Planunterlagen die erforderlichen Unterlagen nach § 6 UVPG enthalten und der Vorhabensträger die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umwelt überprüft hat (Erläuterungsbericht, Planunterlage 1T2 und Landschaftspflegerischer Begleitplan mit Aussagen zur Umweltverträglichkeit der Maßnahme, Planunterlage 19.1T2), haben wir eine UVP durchgeführt und das Ergebnis in unserer Entscheidung berücksichtigt. Ob eine solche tatsächlich erforderlich gewesen wäre, kann demnach offen bleiben.

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

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben ist unter B 1. dieses Beschlusses und in den Planunterlagen 1T2 sowie 19.1T2 näher beschrieben. Darauf wird verwiesen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Naturraum

Der Vorhabensbereich liegt im Naturraum 038-A, Jungmoränenlandschaft des Inn-Chiemsee-Hügellandes (ABSP Landkreis Traunstein 2008).

Die geplante Trasse verläuft im westlichen Abschnitt, nordwestlich bis nördlich des Obinger Sees bis zur Kreisstraße TS 8, in nur flachwelligem, leicht zum See hin abfallendem Gelände des Seebeckens. Im östlichen Abschnitt, nördlich bis östlich des Obinger Sees, quert die Trasse Moränenhügel und -senken, um bei Autschachen ins Rabender Tal auf die bestehende Bundesstraße einzumünden.

Die potentielle natürliche Vegetation (PNV) im Vorhabensbereich ist ein Waldmeister-Tannen-Buchenwald, z.T. in Komplex mit Waldgersten-Tannen-Buchenwald. Örtlich auftreten können Rundblattlabkraut-Tannenwald, Schwarzerlen-Eschen-Sumpfwald oder Walzenseggen-Bruchwald sowie punktuell waldfreie Hochmoor-Vegetation (LfU 2009).

Pflanzen und Biotopfunktion/Biotopverbundfunktion

Im Vorhabensbereich überwiegt strukturarmer, landwirtschaftlich intensiv genutzter Offenlandbereich (Acker, Intensivgrünland). Ausgeprägte Randstrukturen wie Raine oder Staudensäume fehlen weitgehend, Feldgehölze sind nur sehr kleinflächig vorhanden. Größere Wälder sind v.a. südlich von Obing bis nördlich von Seon zu finden. Das Gebiet nördlich von Obing fällt dagegen durch seine Waldarmut auf (ABSP Landkreis Traunstein 2008). Die Gemeinde Obing weist einen Waldflächenanteil von ca. 20 % auf (Angabe AELF Traunstein, 02.06.2010). Die Waldflächen im Untersuchungsraum sind überwiegend als strukturarme, wenig habitatbedeutsame Nadelholzforste ausgeprägt und vielfach von Schlägen und Aufforstungen unterschiedlichen Alters durchsetzt. Nur kleinflächig findet sich Mischwald oder Laubwald.

Die wenigen Oberflächengewässer im Trassenbereich sind als begradigte, regelmäßig wieder abgestochene Entwässerungsgräben in das landwirtschaftliche Drainagesystem eingebunden. Uferschutzstreifen oder ausgeprägte Staudensäume fehlen, der Nährstoffeintrag aus der Landwirtschaft dürfte hoch sein. Am ehesten weist noch der Rabender Bach (Ablauf des Obinger Sees) naturnähere Gewässerverhältnisse sowie einen schmalen Staudensaum auf, im Verlauf südlich der bestehenden B 304 (Rabender Tal) auch einseitig ein schmales Begleitgehölz.

Besondere Biotopfunktion hat im Trassenumfeld der Obinger See mit seinem breiten Verlandungsgürtel (Schwimmbblattgesellschaften, Schilfröhricht, Seggenriedbestände, Weidengebüsch, Gehölze; Vorkommen seltener/gefährdeter Arten wie *Iris sibirica*), der aber von allen Trassenvarianten nicht beeinträchtigt, sondern durch die Verlegung der Bundesstraße von Verkehrswirkungen entlastet wird.

Bei Roitham sind an Zuläufen zum Obinger See (Schutz nach § 30 BNatSchG und Art. 16 BayNatSchG) noch Biotopflächen mit Groß- und Kleinröhricht sowie Gewässerbegleitgehölz erhalten. Dabei wurden aber Bachläufe verlegt und begradigt, erhebliche Flächenanteile der biotopkartierten Flächen wurden durch intensive Grünlandbewirtschaftung zerstört. Die erhaltenen Biotopflächen liegen mit 200 bis 300 m Abstand südlich der Trasse außerhalb des Beeinträchtigungsbereichs.

In kartierte Biotopflächen wird durch das Vorhaben B 304 Ortsumgehung Obing nicht eingegriffen. Mit Ausnahme des Obinger Sees und des Taubensees sind im Untersuchungsraum durch die intensive Bewirtschaftung nur sehr kleinflächig Biotopflächen verblieben (Feuchtlebensräume an Zuläufen des Obinger Sees, ein naturnahes Feldgehölz am Auslauf des Obinger Sees, einzelne isolierte „Agrotöpfe“ mit Tümpeln und Feldgehölzen an Abgrabungsstellen in der Feldflur), welche aber von der geplanten Trassenführung vermieden werden. Diese wenigen Biotopstrukturen im Trassenumfeld weisen kaum Biotopverbund auf.

Insgesamt ist die Biotop/Biotopverbundfunktion für das Vorhaben B 304 Ortsumgehung Obing nur wenig planungsrelevant.

Seltene oder gefährdete Pflanzenarten sind im Untersuchungsraum nur von den wenigen biotopkartierten Flächen bekannt (Obinger See, Taubensee, Feuchtlebensräume an Zuläufen des Obinger Sees, einzelne verstreute „Agrotöpfe“). Zu den seltenen oder gefährdeten Pflanzenarten gehören stark gefährdete Arten (Fadenwurzel-Segge, Draht-Segge, Langblättriger Sonnentau, Kamm-Wurmfarn, Gewöhnlicher Wassernabel, Zwerg-Igelkolben, Mittlerer Wasserschlauch, RL Bay: 2), sowie 35 gefährdete Arten (RL Bay: 3) und weitere Arten der Vorwarnliste (RL Bay: V), ganz überwiegend Arten der Gewässer und der Feuchtbioptope. Die Wuchsstandorte dieser Arten werden von keiner der Trassenvarianten betroffen.

Tiere und Habitatfunktion

Besondere Habitatfunktion hat der Obinger See mit seinem breiten Verlandungsgürtel (regional bedeutsam laut ABSP 2008; Lebensraum/Rückzugsgebiet für Wasservögel, Vorkommen von *Iris sibirica* / RL BY:

3, *Stetophyma grossum* / RL BY: 2, *Coenagrion pulchellum* / RL BY: 3). Er ist allerdings durch umliegende Bebauung und Straßen als Lebensraum weitgehend isoliert. Der Obinger See wird von der Trassenführung der B 304 neu weiträumig umgangen und nicht durch Immissionen oder Straßenabwässer beeinträchtigt, sondern nach Südosten hin eher von Verkehrsbeeinträchtigung entlastet (der derzeitige Verlauf der B 304 reicht dort bis ca. 30 m an den Verlandungsgürtel heran) und ist daher nicht planungsrelevant.

Die weitgehend gehölzfreien und störungsarmen, aber auch strukturell ausgeräumten, drainierten und intensiv bewirtschafteten Offenlandbereiche sind artenarm, sie haben wegen ihrer Strukturarmut für die meisten Artengruppen nur eine untergeordnete Habitatfunktion. Sie sind u.a. Jagdhabitat von Mäusebussard und Turmfalke (ungefährdet, streng geschützt), potentiell auch für den nordöstlich außerhalb des Planungsraums nachgewiesenen Baumfalken, Nahrungshabitat für die RL-Arten Lachmöwe und Feldsperling, außerdem für Krähen, Türken- und Ringeltauben, Bachstelze, Drosseln, Schwalben und andere Vogelarten. Feldhasen sind sehr häufig, Rehe nur vereinzelt zu beobachten.

Die störungsarmen (wald- und siedlungsfernen) Teilbereiche des Offenlands, mit einem Mosaik von Acker- und Grünlandflächen (dies ist zum einen der Bereich zwischen Rumersham und Bernhaiming nördlich der geplanten Trasse, zum anderen der Offenlandbereich südlich von Hochbruck und der bestehenden B 304) sind aber als Wiesenbrüterhabitate bedeutsam. Dort wurden zwei Kolonien mit insgesamt elf Brutpaaren des Kiebitz (streng geschützt, RL BY: 3, AV: 2) und fünf Reviere der Feldlerche (RL BY: V) festgestellt. Die störungsarmen Offenlandbereiche bilden auch einen Rastplatz für den Vogelzug (u.a. Kiebitz, Stare).

Die weitgehend isoliert in der Feldflur verbliebenen Kleinbiotope („Agrotopen“, Kleingewässer, Feldgehölze), v.a. der Tümpel nordwestlich Pfaffing nahe der GVS nach Honau, sind habitatbedeutsam als Laichhabitate bzw. Landlebensraum des streng geschützten Laubfroschs (RL BY: 2), daneben für die besonders geschützten Amphibienarten Teichmolch, Bergmolch und Teichfrosch, sowie für Wasservögel (laut ABSP 2008 Brutplatz des Zwergtauchers). Die wenigen verbliebenen Feldgehölze sind auch als Brut- und Nahrungshabitate für wertgebende Vogelarten der Roten Liste bedeutsam (Goldammer, Feldsperling). In einem Altgrasbestand mit Gebüsch bei Rumersham wurde auch der Neuntöter beobachtet (Biotopkartierung, ABSP 2008).

Die Waldflächen im Trassenumfeld nordöstlich bzw. östlich des Obinger Sees sind inselartige Restbestände und überwiegend als wenig habitatbedeutsame

Nadelholzforste ausgeprägt. Das Höhlenbaumpotential der Forste ist gering (wenige Waldrandbäume); auch Alt- und Totholz ist kaum vorhanden. Artenarm sind insbesondere die Aufforstungen und jungen Fichtenbestände. Etwas artenreicher sind wenige eingestreute Laubwaldreste (Buchenalholz im Forst bei Hochbruck mit einzelnen Buntspechthöhlen, Erlen- und Pappelbestände in feuchten Geländerinnen mit einzelnen Buntspechthöhlen), und Mischwaldbestände (feuchtere Geländerinnen, zwischen Fichtenforst auch Erlen und Eschen).

Das Waldstück nordöstlich von Pfaffing weist dabei im Kernbereich teilweise ältere und strukturreichere Bestände (Fichte und Tanne, etwas Buche) mit reicher Verjüngung auf, mit entsprechend artenreicherer Fauna (u.a. Reviere/Brutplätze von Buntspecht, Turmfalke, Kleiber) und im westlichen Bereich kleinere Mischwaldbestände (in feuchten Geländerinnen zwischen Fichtenforst auch Erlen, Eschen und Pappeln). Diese feuchteren Laub- und Mischwaldbestände sind relevant als Landlebensraum von Amphibien (siehe unten). Ferner leben in den Mischwaldbereichen auch der Frühlings-Perlmutterfalter (*Boloria euphrosyne*, RL BY: 3) sowie an besonnten Waldrändern die Waldeidechse (*Zootoca vivipara*, nicht gefährdet, besonders geschützt). Im Bereich von Schlagfluren und Auflichtungen wurde die Goldammer kartiert.

Die Waldflächen im Trassenumfeld nordöstlich des Obinger Sees, insbesondere die o.g. größere Waldfläche nordöstlich von Pfaffing, sind auch habitatbedeutsam als einzig verbliebener und für die Tiere erreichbarer Landlebensraum von streng geschützten Amphibienarten (Laubfrosch, RL BY: 2, Springfrosch, RL BY: 3, Kammmolch, RL BY: 2, streng geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie) sowie von Erdkröte (besonders geschützt) und Grasfrosch (RL BY: V, besonders geschützt), welche angrenzend an den Waldrand nordwestlich von Kleinornach in Weihern, Teichen und Gräben Laichhabitate haben. Die Populationen der streng geschützten Amphibienarten haben durch Rückgang von Lebensstätten und Verinselung einen ungünstigen Erhaltungszustand. Die verstreuten Vorkommen des Laubfroschs sind als Metapopulationen anzusehen, welche auch durch Trennwirkungen vorhandener Straßen in ihrem Zusammenhalt beeinträchtigt sind.

Die inselartigen Waldrestflächen nordöstlich des Obinger Sees, insbesondere deren zahlreiche inneren und äußeren Randlinien (Waldränder, Waldwege, Schneisen, Schlagfluren, Bestandsgrenzen) sind auch als Jagdflug- und Pendelflugbereiche von mindestens elf streng geschützten Fledermausarten nach Anhang IV FFH-Richtlinie habitatbedeutsam (Kleine Bartfledermaus, Bechstein-Fledermaus, RL BY: 2, Fransenfledermaus, RL BY: 3, Großer Abendsegler, RL BY: 3, Großes Mausohr, RL BY: V, Mopsfledermaus, RL BY: 2, Nordfledermaus, RL BY: 3, Flughautfledermaus

RL BY: 3, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, RL BY: 2, Zwergfledermaus). Dabei überwiegen Gebäudefledermäuse und Waldarten, welche auch Spaltenquartiere an Gebäuden nutzen können. An Waldrändern und an Waldwegen wurden deutliche bis starke Flugaktivitäten von zum Teil niedrig fliegenden und kollisionsgefährdeten Fledermausarten festgestellt. Es ist für mehrere Arten (insbesondere Zwergfledermaus und Kleine Bartfledermaus, aber auch Rauhhaut-, Fransen-, Mops- und Wasserfledermaus) von relevanten Flugbeziehungen zwischen den inselartigen Waldflächen nordöstlich des Obinger Sees und Quartieren/Teillebensräumen in Ortsbereichen, wie von Pfaffing und Obing, Jepolding und Hochbruck sowie am Obinger See auszugehen. Die im Umfeld der Trasse als Jagdhabitate verbliebenen Waldflächen mit ihren inneren und äußeren Grenzlinien sowie die diffus über das Offenland verteilten Flugstrecken zwischen Siedlung und Wald sind für mehrere Arten als wesentlich für den Fortpflanzungserfolg und Erhalt der lokalen Populationen anzusehen.

Der Waldausläufer bei Hochbruck bietet an seinem südexponierten Waldrand (sonnige Hanglage zum Rabender Tal) geeigneten Lebensraum für die Zauneidechse (streng geschützte Art nach Anhang IV der FFH-Richtlinie, RL BY: V). Dabei dient eine Kiesschuttablagerung als Lebensstätte (Rohbodenstandort, Sonn- und Eiablageplatz; Nachweis von Jungtieren).

Die Habitatfunktion der wenigen in der weitgehend ausgeräumten Landschaft verfügbaren Lebensraumstrukturen (störungsarme Offenlandbereiche, Restwaldflächen, Kleingewässer, Feldgehölze, Rohbodenstandort), für mehrere wertgebende Arten der Wiesenbrüter, Fledermäuse, Amphibien und Reptilien, ist als bedeutsam einzustufen. Dabei hat der Rabender Bach vorwiegend im Abschnitt südlich der bestehenden Bundesstraße durch einen schmalen, einseitigen Gehölzgürtel Habitat- und Vernetzungsfunktion (u.a. Jagdhabitat für Fledermäuse).

Im Planungsraum bestehen Vorbelastungen für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt durch

- Trennwirkungen durch Barrierewirkung bereits vorhandener Straßen (bestehender Verlauf der B 304, St 2094, Kr TS 8, Gemeindeverbindungsstraßen) und der Bebauung (insbesondere um den Obinger See) auf bodengebundene Tierarten;
- Kollisions- und Tötungsrisiken, u. a. für bodengebundene Tierarten wie Amphibien, niedrig fliegende Fledermausarten und niedrig fliegende bzw. Straßenbereiche aktiv aufsuchende Vogelarten;

- Strukturarmut, Verlust und Beeinträchtigung von Biotopflächen, Feldgehölzen und Waldflächen und Beeinträchtigung des Biotopverbunds durch die landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Intensivnutzung

Boden

Die Trasse verläuft bis Bau-km 1+000 über anmoorige Böden (bindige Verlandungsböden bzw. Torfböden), dann überwiegend über würmeiszeitlichen Moränenböden (Deck- und Verwitterungslehme über gemischtkörnigen Böden) und ab Bau-km 3+140 über Schmelzwasserschottern/Niederterrassenschottern (Deck- und Verwitterungslehme über Kiessanden). Die Böden werden hinsichtlich der Sickerfähigkeit als nur schwach durchlässig bis sehr schwach durchlässig eingestuft. Bis Bau-km 1+000 dominieren Gley und Braunerde-Gley aus lehmigen bis schluffigen Talsedimenten, dann überwiegt Parabraunerde, z.T. auch Braunerde aus überwiegend schluffig-kiesiger Jungmoräne, z.T. mit schluffreicher Deckschicht.

Die Böden im Bereich der Trassenvarianten sind aufgrund intensiver Bewirtschaftung als anthropogen verändert einzustufen (besonders im Offenland durch Drainagen, Bodenmelioration sowie Zufuhr von Nährstoffen und Pestiziden, Veränderungen durch saure Streu und Auskämmen von Luftstickstoff und Luftschadstoffen unter Nadelholzforsten im Waldbereich). Daher sind (ehemals sicher ausgeprägte) Böden mit bedeutsamem Standortpotential (wie Moorböden, Auenböden, grund- oder stauwasserbeeinflusste Böden oder Trockenstandorte; vgl. Arbeitshilfe Boden, LfU 2003) im Planungsraum nicht mehr oder allenfalls sehr kleinflächig erhalten. Vernässte Bereiche könnten bei den überwiegend gering durchlässigen Bodenverhältnissen und in Abhängigkeit von der Wirksamkeit der Drainagen zumindest stellenweise gegeben sein. Die aktuelle biotische Standortfunktion ist im Planungsraum insgesamt als wenig bedeutsam einzustufen.

Die im Trassenbereich dominierenden Parabraunerden und (Gley-)Braunerden aus lehmigen Deckschichten haben eine relativ hohe Sorptionskapazität.

Den im Planungsraum dominierenden Parabraunerden und (Gley-)Braunerden aus lehmigen Deckschichten ist ein mittleres bis hohes Filtervermögen zuzuordnen.

Die überwiegend schwach bis sehr schwach durchlässigen Böden mit K_f -Werten im Bereich 1×10^{-6} bis 1×10^{-7} im Planungsraum haben nur mäßige Regulations- und Retentionsfunktion für den Landschaftswasserhaushalt.

Wasser

Das größte Gewässer im westlichen Teil des Naturraums ist der ca. 31 ha große, eutrophe Obinger See (ABSP 7940 B11), dessen ca. 16 km² großes Einzugsgebiet überwiegend aus landwirtschaftlichen Nutzflächen besteht. Als Zulauf hat er den

Obinger Mühlbach und andere kleine Bäche und Gräben, die überwiegend verbaut sind. Durch sie werden große Mengen an Nährstoffen in den See eingeschwemmt. Sein Ablauf ist der Rabender Bach, über den zur Entlastung des Nährstoffhaushaltes seit 1981 mittels einer Rohrleitung das Tiefenwasser von der tiefsten Stelle des Sees zusätzlich abgeführt wird. Um den eutrophen See hat sich eine mehr oder weniger breite Verlandungszone aus Schilfröhricht, hochstaudenreichen Feuchtwiesen, Streuwiesenresten, Weidengebüschen und Seggenriedbeständen ausgebildet. Das Gewässer ist in eine Senke eingebettet, die stark anthropogen geprägt ist. Vor allem grenzen Siedlungen nahe an das Gewässer: Obing, Pfaffing und Jepolding (Biotopkartierung LfU; ABSP Landkreis Traunstein 2008).

Im geplanten Trassenbereich überwiegen Poren-Grundwasserleiter mit geringen bis mäßigen Durchlässigkeiten. Es ist kein durchgehender Grundwasserkörper ausgeprägt (BIS Bodeninformationssystem Bayern; Hydrogeologische Karte von Bayern). Bedeutsame Trinkwasservorkommen sind im Trassenbereich nicht ausgewiesen, die nächstgelegenen Wasserschutzgebiete befinden sich südwestlich von Obing, nordwestlich von Rumersham und nördlich von Kleinornach.

Klima/Luft

Das Klima der Jungmoränenlandschaft des Inn-Chiemsee-Hügellandes ist mäßig kühl, die mittlere Jahrestemperatur beträgt 7 - 8 °C. Die mittleren Niederschläge liegen im nördlichen Teil bei 1.150 mm/Jahr (in Obing). Die Vegetationsperiode (Tagesmittel über 5 °C) ist hier mit 220 - 230 Tagen relativ lang (ABSP Landkreis Traunstein 2008). Westwindlagen sind vorherrschend.

Durch den Obinger See sind klimatisch ausgleichende Wirkungen auf die umliegende Siedlung gegeben; diese Bezüge werden durch die Trassenvarianten nicht beeinflusst.

Für die Ortslagen relevante Frischluftentstehungsgebiete dürften v. a. die südwestlich/südlich unmittelbar an den Siedlungsbereich Obing grenzenden, größeren Waldgebiete bilden.

Die großen Offenlandflächen nördlich, westlich und östlich von Obing sind Kaltluftentstehungsgebiete. Wegen des leicht zum Seebereich und den Ortslagen hin abfallenden Geländes ist von einem gewissen Kaltluftabfluss zu den Ortslagen auszugehen, der durch eine Trassenführung in Dammlage beeinträchtigt werden kann.

Die wesentlichen Lärmemissionen gehen vom bestehenden Verlauf der B 304 aus, durch den insbesondere der Bereich der Ortsdurchfahrt Obing belastet wird (DTV 7.888 Kfz/24h für den Prognose-Nullfall, mit ca. 20 % Schwerverkehr). Aber auch

Siedlungsbereiche (Außenbereich-Mischgebiete) in Irlham, Rumersham, Roitham und Hochbruck sind stark vorbelastet. Lärmemissionen gehen auch vom Verkehr auf den außerörtlichen Straßenstrecken der St 2094 (DTV 5.436 Kfz/24h) und der Kr TS 8 (DTV 1.636 Kfz/24h) aus. Stark emittierende Anlagen oder Industriegebiete sind im Planungsraum nicht gegeben. Von hohen Stickstoffemissionen aus der vorherrschenden Intensivlandwirtschaft und damit von Stoffeinträgen in Waldlebensraum und Grundwasser ist auszugehen.

Landschaftsbild

Der Obinger See (Wasserspiegel 556 m ü. NN) ist nach der Eiszeit in einer Senke in einer Schmelzwasserabflussrinne peripher zum Eisrand entstanden und bildet mit seinem Umfeld ein west-ost-gestrecktes, flachwelliges, von Moränenhügeln umgebenes Becken.

Das landschaftsprägendste Element bildet der Obinger See mit seinem breiten Ufergürtel und Gehölzstrukturen, der allerdings im Norden, Westen und Süden durch Siedlung und die bestehende B 304 umbaut ist und nur nach Südosten hin an Offenland grenzt.

Die Landschaftsräume nordwestlich von Obing von Rumersham bis zur Kr TS 8, westlich von Obing zwischen Irlham und Haiming sowie südöstlich von Obing um Großbergham mit sehr ausgeräumten, fast gehölzfreien Agrarflächen und flachwelligem Gelände und flachen Moränenhügeln, haben nur mäßige Landschaftsbildfunktion. Es bestehen aber weite Sichtbeziehungen.

Der Landschaftsraum südlich von Obing wird von einem zusammenhängenden größeren Waldstück („Loh-Holz“) dominiert, in das der landschaftlich reizvolle Taubensee eingebunden ist.

Der Landschaftsraum im Trassenabschnitt östlich der Kr TS 8 ist durch mehrere verbliebene Waldinseln, durch den Ufergehölzgürtel des Obinger Sees und durch stärkeres Geländere relief strukturreicher und landschaftlich ansprechender.

Durch die landwirtschaftliche Intensivnutzung und Ausräumung von Landschaftsstrukturen im Plangebiet wird das Landschaftsbild schon derzeit beeinträchtigt.

Weitere Beeinträchtigungen der Landschaft bestehen im Planungsraum durch Emissionen entlang der stärker befahrenen Straßen (bestehender Verlauf der B 304, St 2094, Kr TS 8).

Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Der Naturraum Jungmoränenlandschaft ist durch einen hohen Flächenanteil an Landwirtschaft (>70 %) und geringen Waldanteil (25 %, davon zu über 90 % reiner

Nadelwald) stark nutzungsgeprägt. Bei der Realnutzung im Gemeindegebiet Obing (4.375 ha) dominieren mit über 70 % Landwirtschaftsflächen, daneben ca. 20 % Waldnutzung, 1,4 % Wasserflächen und weniger als 10 % Bauflächen, Verkehrsflächen und sonstige Flächen (Informationsbroschüre Obing).

Im Agrarleitplan sind die landwirtschaftlichen Flächen als Acker- bzw. Grünlandflächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen eingestuft. Die Eignung für Ackerbau und Grünlandnutzung wurde aber auf den häufig schlecht durchlässigen Böden großflächig durch Drainagen/Bodenmelioration verbessert (AELF Traunstein, Behördengespräch).

Hauptverkehrsader ist die bestehende B 304 Wasserburg - Traunstein, welche derzeit durch den Ortskern von Obing und nahe am Südrand des Obinger Sees verläuft. Die Verkehrsbelastung an der Ortsdurchfahrt Obing (ca. 7.000 Kfz/24h) ist Anlass der Umgehungstraßenplanung. Die Ortsumgehung Obing im Zuge der B 304 ist im aktuellen Flächennutzungsplan der Gemeinde Obing enthalten.

Gewerbeflächen bestehen im südwestlichen Ortsbereich von Obing, wo auch die Bahnlinie Bad Endorf - Obing (Chiemgauer Lokalbahn) endet. Dorthin führt von Westen her auch eine 110 kV-Hochspannungsfreileitung.

Östlich von Obing besteht ein ausgedehntes Wasserschutzgebiet und teilweise ein wasserwirtschaftliches Vorbehaltsgebiet, für die Wassergewinnung des Wasserbeschaffungsverbandes Obing. Die Abwasserentsorgung erfolgt über die Kläranlage Altenmarkt.

Märkte und Einkaufsmöglichkeiten sind schwerpunktmäßig im Ortskern Obing nahe der bestehenden B 304 angesiedelt.

Baudenkmäler und Kleindenkmäler finden sich nach Angaben des Landesamts für Denkmalpflege vor allem im Ortskern von Obing (u.a. die Pfarrkirche von Obing mit Skulpturen vom Meister von Rabenden, Gasthaus zur Post, Bauernhäuser, Bundwerkstadel) sowie in/bei den dörflichen Kleinsiedlungen (Bauernhöfe, Bildstöcke, Kapellen). Konflikte mit Trassenvarianten bestehen nicht. Im Waldstück südlich von Obing, zwischen Pittenhart und Obing, befinden sich die Pestkapelle und der Pestfriedhof.

Im Bereich nördlich von Obing werden Bodendenkmäler vermutet (z.B. Brandgrab der Römerzeit, Gräberfelder, Siedlungsreste). Nach Auskunft des Landesamtes für Denkmalpflege können im gesamten Bereich Bodendenkmäler nicht ausgeschlossen werden. Eine genaue Verortung und Nachqualifikation steht aber überwiegend noch aus, so dass eine Betroffenheit durch die Trasse nicht bekannt ist.

Natura 2000-Gebiete/Schutzgebiete

Im potentiellen Auswirkungsbereich des Vorhabens B 304 Ortumgehung Obing befindet sich gemäß dem Fachinformationssystem Naturschutz des Landesamtes für Umwelt ein FFH-Gebiet und ein Vogelschutzgebiet, das vollständig innerhalb dieses FFH-Gebiets liegt (Natura 2000 - Gebiete DE 8040-371 und DE 8040-471 „Moorgebiet von Eggstätt-Hemhof bis Seeon“). Die nördlichsten Teilflächen dieser ausgedehnten Schutzgebiete liegen südlich der bestehenden B 304 in mindestens 1,7 km Entfernung zum Eingriffsbereich der geplanten Ortsumgehung. Im großräumigen Umfeld des Vorhabens befindet sich noch das Natura 2000-Gebiet DE 8041-302 „Alz von Chiemsee bis Altenmarkt“. Auf die Ausführungen unter C 1.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Offenlandbereiche südlich der bestehenden B 304 und östlich der St 2094 sowie die Waldgebiete südlich von Obing sind als landschaftliches Vorbehaltsgebiet ausgewiesen (Regionalplan Südostoberbayern).

Wasserschutzgebiete sind südwestlich von Obing und nordwestlich von Rumersham (Regionalplan Südostoberbayern) ausgewiesen.

Wohnen/Erholung

Die Gemeinde Obing hat über 4.200 Einwohner. Die Haupt-Wohngebiete liegen im Ortsbereich Obing, vor allem südlich der bestehenden B 304, daneben im Ortsteil Pfaffing nördlich und nordwestlich des Obinger Sees. Der Bereich um die Ortsdurchfahrt Obing ist dabei durch Straßenverkehr deutlich belastet. Noch unbebaute Wohngebiete zur Siedlungserweiterung sind am Nordrand von Pfaffing ausgewiesen.

Trassennah zu den untersuchten Nordvarianten besteht außerdem Wohnnutzung im Außenbereich in Rumersham, Jepolding und Hochbruck. Wenige Einzelanwesen liegen in Trassennähe (östlich Rumersham, Herzogstraße, Kreisstraße TS 8).

Als größere Freizeiteinrichtungen sind das Strandbad am Nordufer des Obinger Sees, die Sportanlagen südlich des Obinger Sees sowie eine ausgedehnte Golfanlage zwischen Jepolding und Kleinornach zu nennen.

Zentrum der Naherholung und touristischen Nutzung ist im Untersuchungsraum der von einem breiten Schilfgürtel und Gehölzen umgebene Obinger See, mit Strandbad und Seerundweg (Skulpturenweg).

Zusätzlich verlaufen im Untersuchungsgebiet eine Reihe von Gemeindeverbindungsstraßen, land- und forstwirtschaftlich genutzten Wegen sowie Rad- und Wanderwegen.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die immer vorhandenen Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern sind im Untersuchungsraum nicht wesentlich ausgeprägt und allenfalls negativ zu bewerten. Aufgrund der wenig durchlässigen Böden sind die Wechselbeziehungen Boden - Grundwasserhaushalt eher gering. Umgekehrt sind durch flächenhafte landwirtschaftliche Drainage positive Wechselwirkungen Oberflächenwasser - Vegetation (Bildung von Feuchtlebensräumen) - Fauna kaum noch ausgeprägt. Bedeutsame Wechselwirkungskomplexe (Ökosystemkomplexe wie z.B. Auen oder Feuchtgebiete) sind im Auswirkungsbereich der Trasse nicht mehr oder nur mehr kleinflächig vorhanden. Durch die intensive Flächennutzung sind Naturhaushalt, Flora und Fauna sowie die Landschaftsstruktur beeinträchtigt und verarmt.

2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

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

Auf die diesbezüglichen Auswirkungen in der Planunterlage 19.1T2 zu den Umweltauswirkungen wird verwiesen.

2.1.3.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft.

Durch das Vorhaben kommt es zu einer wesentlichen Verkehrsentlastung (ca. 65 % Kfz, ca. 75 % Lkw) und Lärmentlastung für den Bereich der Ortsdurchfahrt Obing sowie zu einer Senkung des Unfallrisikos.

Die maßgeblichen Grenzwerte nach der 16. BImSchV für Wohnbebauung werden durch die neue Trasse nicht überschritten (Berechnungen siehe Erläuterungsbericht, Planunterlage 1T2 Kapitel 4.8 und Planunterlage 17.1T). Die betriebsbedingten Neubelastungen an Siedlungsbereichen im Trassenumfeld betragen:

- Pfaffing (Allg. Wohngebiet): ca. 270 m Distanz zur nächstliegenden Wohnbebauung, Beurteilungspegel (Lr) bis 41,3 dB(A) nachts;
- Jepolding (Mischgebiet): ca. 140 m Distanz, Lr 41,4 bis 45,7 dB(A) nachts;
- Hochbruck (Mischgebiet): ca. 50 m Distanz, in Einschnittslage, Lr 46,7 bis 48,4 dB(A) nachts; bestehende B 304 aber in 20 - 30 m Distanz auf Bestand in Dammlage mit entsprechend höheren Lärmauswirkungen;
- Rumersham (Mischgebiet): ca. 220 m Distanz, Lr 40,4 bis 51,3 dB(A) nachts, keine wesentliche Änderung
- Autschachen (Mischgebiet): ca. 145 m Distanz, keine wesentliche Änderung.

Es erfolgt keine Querung von gewidmeten Wohn- oder Mischgebieten. Die Trasse verläuft im für die Ortsumfahrung vorgesehenen Bereich des Flächennutzungsplans der Gemeinde Obing (24. Änderung vom 27.06.2014).

Es erfolgt eine Querung des Naherholungsbereichs nordöstlich Pfaffing im Offenland. Mit der geplanten Unterführung des Wirtschaftswegs Pfaffing - Schalkham bleibt aber die Wegverbindung und das Waldstück nordöstlich Pfaffing für die Naherholung erschlossen, zudem werden die Wegverbindung und die Trasse in diesem Bereich durch Heckenpflanzungen eingegrünt (Vermeidungs-/CEF-Maßnahme 3 V_{CEF}). Dagegen erfolgt durch die Straßenverlegung eine Entlastung des Naherholungsbereichs Obinger See (See-Rundweg) und des Naherholungsbereichs nordwestlich Obing (Rad- und Wanderwege) von Verkehrsbeeinträchtigungen.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

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

Für elf Arten der streng geschützten Fledermäuse erfolgt eine Zerschneidung von Flugrouten im Offenland und Waldrandbereich. Beeinträchtigungen bezüglich der Fledermausarten können jedoch durch die geplanten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen zum Kollisionsschutz und zur Lebensraumvernetzung (Vermeidungs-/CEF-Maßnahme 3 V_{CEF} und Ausgleichs-/CEF-Maßnahme 2 A_{CEF}) sicher vermieden werden.

Anlagebedingt wird eine Fortpflanzungsstätte und Ruhestätte der streng geschützten Zauneidechse erheblich betroffen. Beeinträchtigungen können aber durch eine CEF-Maßnahme zur Neuanlage einer Lebensstätte (Ausgleichs-/CEF-Maßnahme 4 A_{CEF}) sicher vermieden werden. Zusätzlich verbessert eine Waldausgleichsmaßnahme (Ausgleichs-/CEF-Maßnahme 2 A_{CEF}) das Lebensraumangebot für die Zauneidechse und die besonders geschützte Waldeidechse.

Für drei streng geschützte Amphibienarten (Laubfrosch, Springfrosch, Kammmolch) sowie für weitere besonders geschützte Amphibienarten wird anlage- und betriebsbedingt verfügbarer Landlebensraum (Waldfläche) durch Zerschneidung und Trennwirkungen beeinträchtigt. Beeinträchtigungen des Landlebensraums und der Wanderbeziehungen von Amphibienarten können durch eine CEF-Maßnahme zum Waldausgleich (Ausgleichs-/CEF-Maßnahme 2 A_{CEF} , Aufforstung von naturnahem Laubwald und Erhalt/Optimierung des bedeutsamsten Laichgewässers) sicher vermieden werden.

Infolge des Trassenverlaufs durch einen störungsarmen Offenlandbereich werden Wiesenbrüter-Vorkommen von Kiebitz und Feldlerche beeinträchtigt. Für die Feldlerche können dabei Beeinträchtigungen durch vorgezogene Anlage einer

Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche (Vermeidungs-/CEF-Maßnahme 1 A_{CEF}) vermieden werden. Für den Kiebitz werden erhebliche Auswirkungen durch die vorgezogene Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche (Vermeidungs-/CEF-Maßnahme 1 A_{CEF}) teilweise vermieden bzw. langfristig ausgeglichen, da langfristig die lokale Population mit wesentlich besseren Reproduktionschancen dauerhaft erhalten werden kann.

Durch Anschneiden von Waldrändern ergeben sich geringe Beeinträchtigungen von Waldvogelhabitaten. Erhebliche Auswirkungen werden aber durch die Ausgleichs-/CEF-Maßnahme 2 A_{CEF} vermieden.

Insgesamt ergeben sich anlagebedingt durch Anschneiden von Waldrandbereichen ein Waldverlust von ca. 2,37 ha (Randbereiche mit Fichtenforst, Mischwald). Dabei werden ca. 4,0 ha Waldfläche vom Bestand abgeschnitten. Durch Überbauung wird ein potentieller Quartierbaum betroffen. Erhebliche Beeinträchtigungen von Waldlebensraum werden aber durch die Waldausgleichs- und CEF-Maßnahme 2 A_{CEF} vermieden.

Natura 2000-Gebiete werden nicht erheblich betroffen (FFH-Vorprüfung, Planunterlage 19.3). Geschützte Biotop- und Landschaftsbestandteile oder Flächen der Biotopkartierung werden infolge der Trassenoptimierung durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

2.1.3.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Nach den bisherigen Erkenntnissen über Belastungen des Straßenumfeldes durch verkehrsbedingte Schadstoffe sind Belastungen des Straßenumfeldes vor allem beim Auftreten von persistenten und wenig wasserlöslichen Stoffen zu erwarten.

Die Versiegelung von Böden (anlagebedingt) führt zu einem vollständigen Verlust der Bodenfunktionen (Regelungs-, Produktions- und Lebensraumfunktion) durch Abtrag und Abtransport der Humusdecke, Austausch mit Unterbaumaterial und Versiegelung der Fläche. Im Rahmen der anlagebedingten Überbauung nicht versiegelter Flächen (Böschungen etc.) werden einzelne Bodenfunktionen aufgehoben (z.B. land-/forstwirtschaftliche Produktionsfunktion) oder eingeschränkt. Die baubedingten Wirkungen im angrenzenden Arbeitsstreifen führen grundsätzlich zu Beeinträchtigungen der Bodenfunktion durch Bodenverdichtung/Veränderung des Wasserhaushalts (Befahren) und Schadstoffeinträge (Baufahrzeuge, Lagerflächen),

können überdies jedoch, bei Abtrag des Bodens zur Herstellung belastbarer Baustraßen, die gleichen Wirkungen wie die o.g. Versiegelung bewirken.

Bei 4,68 km Trassenlänge ergeben sich einschließlich aller Anschlüsse, nach Abzug von ca. 1,2 ha Rückbaufläche, anlagebedingt insgesamt ca. 6,3 ha Versiegelungsfläche. Durch die unvermeidbare Versiegelung von landwirtschaftlicher und waldbestandener Bodenfläche ergeben sich insgesamt hohe negative Auswirkungen, da dadurch alle Bodenfunktionen verloren gehen.

2.1.3.4 Schutzgut Wasser

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

Bachläufe werden in Bereichen bereits vorhandener Bachquerungen (Durchlässe) gequert (ein Zulauf zum Obinger See im Bereich der bestehenden Querung der B 304, Rabender Bach im Bereich der bestehenden Querung der GVS Obing – Kleinornach). Der Irlhamer Bach wird durch die Baumaßnahme bei Bau-km 0+200 überbaut und verlegt.

Drainagesysteme der Landwirtschaft bleiben erhalten. Die Dammböschungen werden zur ordnungsgemäßen Straßenentwässerung durch Versickerung über die belebten oberen Bodenschichten genutzt.

Wasserschutzgebiete oder bedeutsame Grundwasservorkommen sind nicht betroffen. Aufgrund wenig durchlässiger Böden besteht für das Grundwasser nur geringes Beeinträchtigungsrisiko.

2.1.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Relevante Projektwirkungen können sich für dieses Schutzgut aus der Veränderung des lokalen Kleinklimas durch Flächenversiegelung und Lärmschutzanlagen ergeben, sowie durch die Verstärkung verkehrsbedingter Luftschadstoffe für die benachbarten Flächen und die Wohnbevölkerung.

Die Ortsumgehung Obing bringt v.a. für den Ortskern von Obing eine lufthygienische Entlastung. Es kommt zu keinen wesentlichen lufthygienischen Neubelastungen auf Siedlungsbereiche (Westwind vorherrschend).

Der Kalt-/Frischluftabfluss zur Beckenlage Obing wird durch überwiegende Dammführung geringfügig beeinträchtigt.

Es kommt zu keinen großräumigen klimatischen Auswirkungen (Straßenverlegung).

2.1.3.6 Schutzgut Landschaftsbild

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

Das Vorhaben führt anlage- und betriebsbedingt im westlichen Straßenabschnitt zu Zerschneidung und Überprägung eines weithin einsehbaren, störungsarmen, aber an Landschaftsstrukturen armen Offenlandbereichs, insbesondere durch Dammlagen und Straßenverkehr.

Der Landschaftsraum im östlichen Straßenabschnitt, mit Wechsel von Waldinseln und Offenland, wird im Offenlandbereich durch Dammlagen beeinträchtigt. Im Bereich von Walddurchschneidungen, insbesondere nordöstlich Pfaffings, werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds und der Erholungsfunktion durch Gehölzeingrünung der Trasse und Anlage einer sichtabschirmenden Baumhecke am Wirtschaftsweg Pfaffing-Schalkham deutlich gemindert.

Eine Gehölzeingrünung der Trasse in den Offenlandbereichen ist zur Vermeidung von Wechselwirkungen auf die dort lebenden Wiesenbrüter nicht möglich. Dies würde zur Vergrämung von Kiebitz und Feldlerche durch zusätzliche Kulissenwirkung führen und auch zum Entstehen weiterer artenschutzrechtlicher Konflikte beitragen (Kollisionsrisiken durch Anlockung von Tieren in dem fast gehölzfreien Umfeld, u.a. streng geschützte Raubvögel).

2.1.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

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

Kulturgüter sind voraussichtlich vom Vorhaben nicht betroffen, Bodendenkmäler sind aber im Trassenbereich nicht auszuschließen (laut Angaben des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege aber nicht nachqualifiziert, genaue Lage/Ausdehnung unbekannt).

Dauerhaft werden 7,03 ha landwirtschaftliche Fläche und 2,37 ha Waldfläche durch Überbauung und Versiegelung in Anspruch genommen. 1,19 ha landwirtschaftliche Fläche werden durch Rückbau versiegelter Fläche zurückgewonnen. Für die

Waldverluste werden 2,07 ha naturnaher Waldbestand mit ökologischen Waldfunktionen neu gepflanzt (Ausgleichs-/CEF-Maßnahmen 2 A_{CEF}). Ein wesentlicher Teil der Ausgleichsflächen (3,0 ha Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche, Maßnahme 1 A_{CEF}) verbleibt in extensiver landwirtschaftlicher Grünlandnutzung.

Vorhandene Straßenverbindungen werden mit insgesamt vier Brückenbauwerken erhalten. Vorhandene Infrastrukturen werden erhalten oder ersetzt (wie z.B. Wirtschaftswege, Sparten, Drainagesysteme).

2.1.3.8 Wechselwirkungen

Über die bei den jeweiligen Schutzgütern genannten Wirkungen hinaus wurden auch Wechselwirkungen untersucht:

Die immer vorhandenen Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern sind im Untersuchungsraum nicht wesentlich ausgeprägt und allenfalls negativ zu bewerten. Aufgrund der wenig durchlässigen Böden sind die Wechselbeziehungen Boden - Grundwasserhaushalt eher gering. Umgekehrt sind durch flächenhafte landwirtschaftliche Drainage positive Wechselwirkungen Oberflächenwasser - Vegetation (Bildung von Feuchtlebensräumen) - Fauna kaum noch ausgeprägt. Bedeutsame Wechselwirkungskomplexe (Ökosystemkomplexe wie z.B. Auen oder Feuchtgebiete) sind im Auswirkungsbereich der Trasse nicht mehr oder nur mehr kleinflächig vorhanden. Durch die intensive Flächennutzung sind Naturhaushalt, Flora und Fauna sowie die Landschaftsstruktur beeinträchtigt und verarmt.

Durch das Vorhaben ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern. Kritische Wechselwirkungskomplexe sind nicht betroffen.

2.1.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Umweltauswirkungen

Für die betroffenen Schutzgüter sind in der gegenständlichen Planung verschiedene und umfangreiche Maßnahmen vorgesehen. Diese sind in diesem Beschluss unter C 4.3.5.1.2.3 und C 4.3.5.3.1 bzw. in den Planunterlagen 1T2, 9.1T2, 9.2T2, 9.3T2, 19.1T2 dargestellt, auf die wir hiermit verweisen.

2.2 Übersicht über die wichtigsten geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen (§ 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG)

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die

Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677).

Zur Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit und als Grundlage für das Trassenauswahlverfahren für das Vorhaben B 304 Ortsumgehung Obing wurde eine vereinfachte Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt. In deren Rahmen wurden verschiedene Trassenvarianten erarbeitet, untersucht und miteinander verglichen. In einem ersten Schritt wurden eine Süd- und eine Nordvariante untersucht und verglichen. Als Ergebnis dieser frühzeitigen Entscheidungsfindung wurde die Südvariante ausgeschieden. Sodann wurde ein Variantenvergleich verschiedener Nordvarianten durchgeführt.

2.2.1 Beschreibung des Variantenvergleichs Variante Süd - Variante Nord

Variante Süd

Die Gesamtlänge der Südvariante beträgt rund 6,5 km. Dabei werden die B 304 Altenmarkter Straße und die B 304 Wasserburger Straße südlich des bebauten Gebietes von Obing mit einer Spange verbunden. Des Weiteren verfügt die Spange über zwei zusätzliche Verknüpfungspunkte mit dem untergeordneten Straßennetz, der Kr TS 8 und der Seeoner Straße. Durch den Bau der Ortsumgehung kann die St 2094 Samerstraße zwischen der Abzweigung der Seeoner Straße und der B 304 alt aufgelassen werden.

Variante Nord

Der frühzeitigen Entscheidungsfindung liegt als Nordvariante die Vorentwurfstrasse zu Grunde. Die Gesamtlänge dieser Variante beträgt rund 4,3 km. Dabei werden die B 304 Altenmarkter Straße und die B 304 Wasserburger Straße nördlich des bebauten Gebietes von Obing mit einer Spange verbunden. Des Weiteren verfügt die Spange über zusätzliche Verknüpfungspunkte mit dem untergeordneten Straßennetz (Kr TS 8 Kienberger Straße, St 2094, Gemeindeverbindungsstraße Obing - Kleinornach).

Der schutzgutbezogene Vergleich der beiden Trassenvarianten ergibt in der Gesamtbetrachtung zusammenfassend folgendes Ergebnis:

Die Nordvariante ist hinsichtlich der Schutzgüter mit hoher Entscheidungsrelevanz wie Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Wasser und Landschaft die günstigere Trasse. Die Nordvariante führt zu einer Zerschneidung der nördlich von Obing gelegenen Waldflächen auf einer Länge von ca. 0,4 km, wobei lediglich Randbereiche betroffen sind. Durch die Südvariante wird hingegen das zusammenhängende Waldgebiet südlich von Obing auf einer Länge von ca. 2,2 km

im Kernbereich durchschnitten. Die größeren Waldflächenverluste führen u.a. auch dazu, dass die Südvariante im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Waldvogelhabitaten, im Hinblick auf den verfügbaren Lebensraum für Reptilien und Amphibien sowie auf das Lebensraumpotential schlechter zu bewerten ist als die Nordvariante.

Zudem spricht gegen die Südvariante, dass sie durch ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet (Regionalplan der Region 18) sowie durch ein festgesetztes Wasserschutzgebiet des Wasserbeschaffungsverbandes Obing (Schutzzone III) führt (Planunterlage 1T2, S. 74 f.). Bei der Nordvariante sind hingegen keine Wasserschutzgebiete betroffen. Die Südvariante liegt auch näher am FFH-Gebiet DE 8040-371 und Vogelschutzgebiet DE 8040-471 „Moorgebiet Eggstätt-Hemhof bis Seon“ als die Nordvariante, sodass eine Beeinträchtigung von Lebensraumbeziehungen nicht auszuschließen sind.

Hinsichtlich des Schutzgutes Menschen, einschließlich menschlicher Gesundheit sind beide Trassenvarianten beinahe gleichwertig (vgl. Planunterlage 1T2, S. 18 ff.). Insbesondere werden die maßgeblichen Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV bei keiner der Varianten überschritten.

Die Nordvariante erweist sich bezüglich des Schutzgutes Boden aufgrund der geringeren Trassenlänge und Versiegelungsfläche gegenüber der Südvariante als günstiger. Bei einer Länge von ca. 4,3 km hat die Nordvariante eine Versiegelungsfläche von ca. 5,1 ha, wohingegen die Südvariante mit einer Länge von ca. 6,5 km eine Versiegelungsfläche von ca. 8,0 ha zur Folge hat.

Hinsichtlich der Schutzgüter Luft und Klima sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter ist die Südvariante ebenfalls schlechter zu bewerten als die Nordvariante (vgl. Planunterlage 1T2, S. 20 f.).

Beide Varianten führen zu geringen Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen einzelnen Schutzgütern.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die Südvariante zu größeren Umweltauswirkungen führt als die Nordvariante. Die wesentlichen Umweltauswirkungen der Südvariante betreffen den sehr hohen Flächenverbrauch (6,5 km Länge, Versiegelung, Verlust von Waldfläche, Verlust von Wirtschaftsfläche, Landschaftsbeeinträchtigung), die Beeinträchtigung von Trinkwasservorkommen und die hohe Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (insbesondere waldbewohnende Arten und Wiesenbrüter). Die Umweltauswirkungen der Südvariante sind daher als erheblich einzustufen. Die Nordvariante führt im Vergleich zur Südvariante dagegen insgesamt zu mittleren Umweltauswirkungen,

insbesondere in Bezug auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt. Für die Nordvariante sind, gemäß Fachbeitrag zur FFH-Vorprüfung (Planunterlage 19.3), bei Durchführung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zum Vollzug des Artenschutzrechts erhebliche Beeinträchtigungen von Schutzziele des FFH- und Vogelschutz-Gebiets „Moorgebiet von Eggstätt-Hemhof bis Seon“ (Gebietsnummern DE 8040-371 und DE 8040-471) auszuschließen, während insofern bei der Südvariante größere Risiken bestehen. Die Nordvariante ist bis auf das Schutzgut Mensch und die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern immer günstiger zu beurteilen als die Südvariante. Auf die diesbezüglichen Ausführungen in Planunterlage 1T2, Kap. 3.2.1.1, S. 15 ff, Tabelle S. 18 ff., wird verwiesen.

Aus diesen Gründen wurde die Nordvariante als vorzugswürdig gegenüber der südlichen Variante bewertet und der weitere Variantenvergleich im Norden von Obing geführt (vgl. C 2.2.2 dieses Beschlusses).

2.2.2 Übersicht der untersuchten Nord-Varianten

Im weiteren Variantenvergleich wurden vier unterschiedliche Nord-Varianten vertieft untersucht und in die Abwägung eingestellt (Trasse Nord 1, Trasse Nord 2, B 304 neu, Offenlandtrasse).

Alle vier Nord-Varianten schwenken von Westen kommend kurz nach der Einmündung nach Rumersham von der bestehenden B 304 nach Osten ab und verlaufen zunächst in einem annähernd gleichen Korridor in einer Linkskurve südöstlich um Rumersham herum und zwischen dem landwirtschaftlichen Anwesen und dem Einzelanwesen an der gemeindlichen Herzogstraße hindurch. Ab hier fächern sich die Varianten auf:

Variante Nord 1 verläuft ab der GVS Stöttwies in einer lang gestreckten Rechtskurve zwischen Obing (nördlicher Ortsteil Pfaffing) und der Ortschaft Bernhaiming - an der Kr TS 8 gelegen. Bis zur Kr TS 8 verläuft die Variante Nord 1 ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen. Sie quert die Kr TS 8 etwa 100 m nördlich des Einzelanwesens an der Kr TS 8 (am südwestlichen Waldrand des Waldes nördlich Obing), durchschneidet zunächst auf einer Länge von ca. 220 m den ersten Waldausläufer, verläuft weiter auf einer Länge von ca. 230 m über die landwirtschaftliche Fläche zwischen den beiden Waldausläufern und quert den zweiten Waldteil auf einer Länge von ca. 460 m, bis sie südwestlich des Golfplatzes von Kleinornach wieder über landwirtschaftlichen Grund in südöstlicher Richtung

weiterführt. Bei Jepolding beträgt der Abstand der Achse der Variante Nord 1 zur Bebauung ca. 310 m.

Variante Nord 2 verläuft ab der GVS Stöttwies in einer lang gestreckten Rechtskurve als nördlichste der vier Varianten zwischen Obing (nördlicher Ortsteil Pfaffing) und der Ortschaft Bernhaiming. Bis zur Kr TS 8 verläuft auch die Variante Nord 2 ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen. Sie quert die Kr TS 8 etwa 300 m südlich der ersten Zufahrt in Bernhaiming bzw. etwa 180 m weiter nördlich als Variante Nord 1 und durchschneidet im weiteren Verlauf die Waldfläche nördlich von Obing auf einer Länge von ca. 1 km. Im Bereich des Wiederaustritts aus dem Wald südwestlich des Golfplatzes von Kleinornach trifft die Variante Nord 2 auf den Korridor der Variante Nord 1. Bei Jepolding beträgt der Abstand der Achse der Variante Nord 2 zur Bebauung ebenfalls ca. 310 m.

Variante B 304 neu verläuft ab der GVS Stöttwies in einer lang gestreckten Rechtskurve zwischen Obing (nördlicher Ortsteil Pfaffing) und der Ortschaft Bernhaiming. Bis zur Kr TS 8 verläuft die Variante B 304 neu ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen. Sie quert die Kr TS 8 etwa 120 m nördlich des Einzelanwesens an der Kr TS 8 (am südwestlichen Waldrand des Waldes nördlich Obing) und verläuft somit bis hierhin geringfügig (nur bis zu ca. 50 m) nördlich der Variante Nord 1. Kurz nach der Kr TS 8 verläuft die Variante B 304 neu jedoch deutlich südlicher (bis zu ca. 170 m) als die Variante Nord 1. Nach der Kr TS 8 durchschneidet die Variante B 304 neu zunächst auf einer Länge von ca. 210 m den ersten Waldausläufer, verläuft weiter auf einer Länge von ca. 230 m über die landwirtschaftliche Fläche zwischen den beiden Waldausläufern und quert den zweiten Waldteil auf einer Länge von ca. 240 m. Nördlich des Weilers Jepolding verläuft sie in einem Abstand von der Bebauung von ca. 170 m gestreckt in südöstlicher Richtung über landwirtschaftliche Flächen, bis sie bei der Querung der GVS Obing-Kleinornach wieder mit den Korridoren der anderen Varianten zusammentrifft.

Die Variante Offenlandtrasse verläuft bis zum Weiler Hochbruck ausschließlich über landwirtschaftliche Flächen. Ab der GVS Pfaffing-Stöttwies führt sie sehr gestreckt in einer Kombination aus Links- und Rechtskurve südlich des Waldes nördlich am Obinger Ortsteil Pfaffing vorbei. Sie ist die südlichste der vier Varianten und kommt damit der geschlossenen Bebauung in Pfaffing am nächsten. Das nächstgelegene Anwesen in Pfaffing ist ca. 110 m von der Achse der Variante Offenlandtrasse entfernt. Auch bei Jepolding ist der Abstand der Achse der Offenlandtrasse zur Bebauung mit nur ca. 110 m im Vergleich mit den anderen Varianten am geringsten. Die Kr TS 8 wird ca. 115 m südlich des Einzelanwesens an der Kr TS 8 (am

südwestlichen Waldrand des Waldes nördlich Obing) gekreuzt. Ab der Querung der GVS Obing - Kleinornach trifft die Variante Offenlandtrasse wieder mit den Korridoren der anderen Varianten zusammen.

Ab der Querung der GVS Obing-Kleinornach befinden sich alle vier Varianten wieder in einem annähernd gleichen Korridor. Sie schneiden nördlich des Weilers Hochbruck auf kurzer Strecke den Waldausläufer an und verlaufen ab kurz nach Hochbruck wieder annähernd auf der bestehenden Trasse der B 304 südlich des Waldes. Alle Nord-Varianten schneiden am Bauende den südlichen Waldrand an.

Bezüglich des Schutzgutes Mensch sind die Nordvarianten im Ergebnis nahezu gleich zu bewerten. Was die Immissionen anbelangt, werden die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV aufgrund des ausreichenden Abstandes zur Wohnbebauung bei allen Nordvarianten eingehalten. Die Offenlandtrasse ist aber im Vergleich die Variante mit dem geringsten Abstand zur Wohnbebauung in Pfaffing, was zu stärkeren Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und die Lärmbelastung führt. Die Gesamtluftschadstoffbelastungen erreichen bei keiner der Nordvariante die geltenden Grenzwerte. Durch jede Nordvariante wird der Naherholungsbereich nordöstlich von Pfaffing gequert. Die Varianten Nord 1 und Nord 2 führen zudem zu einer Beeinträchtigung der Freizeiteinrichtung Golfplatz.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind bei allen Nordvarianten gleich. Bachläufe werden nur in Bereichen bereits vorhandener Querungen betroffen. Die vorhandenen Drainagesysteme bleiben erhalten. Wasserschutzgebiete oder das Grundwasservorkommen werden durch die Nordvarianten nicht betroffen.

Auch hinsichtlich des Schutzgutes Luft, Klima ergeben sich keine Unterschiede zwischen den Nordvarianten. Es sind keine großräumigen klimatischen Auswirkungen durch eine Nordverschiebung der B 304 zu verzeichnen. Durch die bei allen Nordvarianten erforderliche Dammführung der Trasse wird der Kalt-/Frischluftabfluss zur Beckenlage Obing nur geringfügig beeinträchtigt.

Bei allen Nordvarianten sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft als hoch einzustufen. Alle Nordvarianten führen im westlichen Straßenabschnitt zu einer Zerschneidung und Überprägung eines weithin einsehbaren, aber an Landschaftsstrukturen armen Offenlandbereichs. Dazu trägt auch die bei allen Nordvarianten erforderliche Dammlage der Trasse bei. Im östlichen Straßenabschnitt führen die Varianten Nord 1 und Nord 2 zu einer starken Zerschneidung des Waldgebietes. Durch die Variante B 304 neu wird das Waldgebiet nur im Randbereich angeschnitten. Die Offenlandtrasse führt zu keiner Zerschneidung des Waldgebietes.

Was die Schutzgüter Boden, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt anbelangt, ergeben sich für die einzelnen Nordvarianten folgende Auswirkungen:

Die Variante Nord 2 führt im Vergleich zu den anderen Nord-Varianten zu dem höchsten Flächenverbrauch (Bodenversiegelung, Verlust von Wirtschaftsflächen), zu der stärksten Waldbeeinträchtigung sowie zu der stärksten Beeinträchtigung von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (insbesondere artenschutzrechtlich relevante Wiesenbrüter, Waldvögel, Fledermäuse, Amphibien, Lebensstätten). Als zweit ungünstigste Variante erweist sich die Variante Nord 1 mit sehr hohem Flächenverbrauch (Bodenversiegelung, Verlust von Wirtschaftsfläche), starker Waldbeeinträchtigung und mit starken Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (artenschutzrechtlich relevante Wiesenbrüter, Waldvögel, Fledermäuse, Amphibien, Lebensstätten). Insgesamt zeigen die Varianten Nord 1 und Nord 2 im Vergleich die erheblichsten Umweltauswirkungen. Sie beinhalten artenschutzrechtliche Konflikte für bis zu 14 Arten (Fledermäuse, Amphibien, Kiebitz). Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen sind z.T. nicht erfolgsversprechend bzw. unverhältnismäßig aufwändig, sodass die Erfüllung von Verbotstatbeständen (bzgl. Fledermäuse, Amphibien, Kiebitz) zu erwarten ist.

Die Variante B 304 neu zeigt einen hohen Flächenverbrauch (Versiegelung, Verlust von Wirtschaftsfläche), mittlere Waldbeeinträchtigung und mittlere Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (insbesondere Wiesenbrüter, Fledermäuse und Amphibien). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind für den Kiebitz zu erwarten. Für Fledermäuse und Amphibien sind z.T. relativ aufwändige Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen erforderlich.

Die Variante Offenlandtrasse bewirkt dagegen vor allem eine Beeinträchtigung von Wohnnutzung (Wohngebiet Pfaffing und Erweiterungsbereiche), hohen Flächenverbrauch (Versiegelung, Verlust von Wirtschaftsfläche), dafür aber geringe Waldbeeinträchtigung und mittlere Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (insbesondere Wiesenbrüter, Fledermäuse und Amphibien). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind für den Kiebitz zu erwarten. Weitere Verbotstatbestände sind ebenfalls nur durch aufwendige bzw. unverhältnismäßige Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen abwendbar.

Sowohl die Variante Offenlandtrasse als auch die Variante B 304 neu zeigen mittlere Umweltauswirkungen. Bei erfolgreicher Umsetzung der erforderlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen ist aber die Variante B 304 neu wegen geringerer

Lärmbeeinträchtigung von Wohngebieten insgesamt als umweltschonender einzustufen. Die Offenlandtrasse ist die Variante, die am nächsten zu der Wohnbebauung gelegen ist.

Zusammengefasst ist daher der Variante B 304 neu in der Gesamtbetrachtung der Schutzgüter gegenüber den anderen Varianten der Vorzug zu geben. Sie stellt sich bei den entscheidungserheblichen Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Boden und Kulturgüter/sonstige Sachgüter gegenüber den Varianten Nord 1 und Nord 2 als schonendere Variante dar. Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung der nächstliegenden Wohnbebauung ist die Variante B 304 neu günstiger zu beurteilen als die Variante Offenland.

Auf die Ausführungen in Planunterlage 1T2, Kap. 3.3.4, S. 28 ff., Tabelle S. 30 ff., wird verwiesen.

2.3 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

Dauerhaft werden 7,03 ha landwirtschaftliche Fläche und 2,37 ha Waldfläche durch Überbauung und Versiegelung in Anspruch genommen. 1,22 ha landwirtschaftliche Fläche werden durch Rückbau versiegelter Fläche zurückgewonnen. Für die Waldverluste werden 2,07 ha naturnaher Waldbestand mit ökologischen Waldfunktionen neu gepflanzt (Ausgleichs-/CEF-Maßnahmen 2 A_{CEF}). Ein wesentlicher Teil der Kompensationsflächen (3,0 ha Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche, Maßnahme 1 A_{CEF}) verbleibt in extensiver landwirtschaftlicher Grünlandnutzung.

Der Standort des Bauvorhabens weist keine besondere ökologische Empfindlichkeit auf, die dazu führen würde, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen sind, zu erwarten sind. Die unvermeidbaren Projekteingriffe können durch Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen vollständig ausgeglichen werden.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch sind erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Gesundheit und Wohnqualität bzw. Erholung nicht gegeben. Durch einen ausreichenden Abstand der Trasse der B 304 neu zu den Siedlungsgebieten können erheblich nachteilige Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen des hinzukommenden Straßenverkehrs auf den Menschen vermieden werden. Die Trasse verursacht zwar Beeinträchtigungen von Erholungsgebieten sowie bisher unzerschnittener Lebensräume und Austauschbeziehungen. Diese Wirkungen können jedoch durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bzw. Anpassung des begleitenden Wegenetzes und Gestaltungsmaßnahmen vermieden bzw. deutlich reduziert werden.

In Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind nur mittlere, aber keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen gegeben. Natura 2000-Gebiete werden nicht erheblich betroffen. Geschützte Biotope und Landschaftsbestandteile oder Flächen der Biotopkartierung werden infolge der Trassenoptimierung vom Vorhaben nicht beeinträchtigt. Erhebliche Beeinträchtigungen von Waldlebensraum können durch Waldausgleichs- und CEF-Maßnahmen vermieden werden. Die durch das Bauvorhaben ausgelösten artenschutzrechtlichen Konflikte können durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen vermieden bzw. ausgeglichen werden. Für den Kiebitz sind aber Verbotstatbestände zu erwarten. Durch die vorgezogene Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche (Vermeidungs-/CEF-Maßnahme 1 A_{CEF}) werden aber die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme für den Kiebitz geschaffen, da langfristig die lokale Population mit wesentlich besseren Reproduktionschancen dauerhaft erhalten werden kann.

In Bezug auf das Schutzgut Boden stellt der dauerhafte Verlust von Bodenfunktionen in einer Größenordnung von ca. 6,3 ha eine erhebliche Auswirkung dar. Eine Entsiegelung von Böden als Ausgleich findet in einem Umfang von 1,2 ha statt. Die Beeinträchtigungen werden im Rahmen der Eingriffsregelung durch die Anlage von über 5,0 ha naturnahen Kompensationsflächen (Extensivgrünland, naturnaher Waldbestand) mit naturnäheren und nicht landwirtschaftlich belasteten Bodenbedingungen kompensiert (Maßnahmen 1 A_{CEF}, 2 A_{CEF}).

Was die Schutzgüter Wasser, Klima und Luft anbelangt, ergeben sich durch das Vorhaben nur geringe Auswirkungen. Der Irlhamer Bach wird auf einer Länge von ca. 75 m überbaut und verlegt. Der verlegte Bereich weist ebenfalls eine Länge von ca. 75 m auf, in dem der Bach auch wieder als offenes Gerinne geführt wird. Das bedeutet, dass die überbauten Bereiche in neuer Lage auf gleicher Länge in der gleichen Wertigkeit und Funktion wiederhergestellt wird. Es ergibt sich daraus keine ökologische Verschlechterung. In den Bereichen, in denen es der einzuhaltende Abstand zur Straße und die erforderlichen Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich zulassen, wird der neu verlegte Bach mit standorttypischer Ufervegetation versehen. Der Neubau der Ortsumgehung Obing führt zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Es kommt im westlichen Straßenabschnitt zu Zerschneidung und Überprägung eines weithin einsehbaren, störungsarmen, aber an Landschaftsstrukturen armen Offenlandbereichs, insbesondere durch Dammlagen und Straßenverkehr. Der Landschaftsraum im östlichen Straßenabschnitt, mit Wechsel von Waldinseln und Offenland, wird im Offenlandbereich durch Dammlagen beeinträchtigt. Im Bereich von Walddurchschneidungen, insbesondere nordöstlich Pfaffings, werden Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds und der Erholungsfunktion durch Gehölzeingrünung der Trasse und Anlage einer sichtabschirmenden Baumhecke am Wirtschaftsweg Pfaffing-Schalkham deutlich gemindert. Die verbleibenden Landschaftsbeeinträchtigungen und Störungen von Blickbeziehungen werden aber im Rahmen der Eingriffsregelung durch Anlage von sichtabschirmenden und landschaftsstrukturierenden Baumhecken am Nordrand von Pfaffing (Maßnahme 5 A) kompensiert. Insgesamt ergeben sich daher nur mittlere und keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Das geplante Bauvorhaben hat unvermeidbare Beeinträchtigungen einiger Schutzgüter zur Folge. Unter Berücksichtigung von Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz- und Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen werden die Eingriffe in die Schutzgüter jedoch kompensiert. Mit schwerwiegenden nachteiligen Auswirkungen für die Umweltgüter ist durch den Bau der B 304 Ortsumgehung Obing daher nicht zu rechnen.

3. FFH-Vorprüfung

Für die Natura 2000 - Gebiete DE 8040-371 und DE 8040-471 „Moorgebiet von Eggstätt-Hemhof bis Seeon“ kann aufgrund einer Verträglichkeitsabschätzung (FFH-Vorprüfung, Planunterlage 19.3) ausgeschlossen werden, dass die Ortsumgehung Obing zu erheblichen Beeinträchtigungen führt (siehe unten C 3.3 dieses Beschlusses). Daher ist für diese Gebiete nach Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der FFH-RL

(ebenso nach § 34 Abs. 1 BNatSchG) keine FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich.

3.1 Natura 2000 - Gebiete im Trassenumfeld

Im möglichen Auswirkungsbereich des Vorhabens B 304 Ortsumgehung Obing befindet sich gemäß dem Fachinformationssystem Naturschutz des LfU ein FFH-Gebiet und ein Vogelschutzgebiet, das vollständig innerhalb dieses FFH-Gebiets liegt. Es handelt sich dabei um das FFH-Gebiet DE 8040-371 und das Vogelschutzgebiet DE 8040-471 „Moorgebiet von Eggstätt-Hemhof bis Seeon“.

Die nördlichsten Teilflächen dieser ausgedehnten Schutzgebiete liegen südlich der bestehenden B 304 in mindestens 1,7 km Entfernung zum Eingriffsbereich der geplanten Ortsumgehung, welche nördlich der B 304 und des Obinger Sees verlaufen soll. Zwischen dem Vorhabensbereich und den Natura 2000 - Gebieten verlaufen neben der bestehenden B 304 noch weitere Straßen. Im von Moränenhügeln geprägten Zwischenraum liegen ferner die Ortschaften Obing und Großbergham, sowie ausgedehnte Wald- und Offenlandflächen.

Weitere Natura 2000 - Gebiete im weiteren Umfeld des Vorhabens, wie das FFH-Gebiet DE 8041- 302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ sind zu weit entfernt, als dass sie für eine Verträglichkeitsprüfung in Betracht zu kommen. Auch die östlich des Vorhabensbereichs liegenden, unter Gebietsschutz stehenden Lebensstätten von Fledermäusen mit großem Aktionsradius, in Palling, Trostberg und Burg Stein, sind zu weit entfernt (ca. 15/12/9 km), um erhebliche Auswirkungen durch das Vorhaben besorgen zu müssen (siehe Spezialuntersuchung Fledermäuse, Planunterlage 19.4.1T2).

Durch die zum 1. April 2016 in Kraft getreten Bayerische Natura 2000-Verordnung, die insbesondere eine Feinabgrenzung der Natura 2000 - Gebiete enthält, ergeben sich für das gegenständliche Planfeststellungsverfahren keine Änderungen.

3.2 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 (FFH-VP) zu prüfen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat mit diesen Regelungen Art. 6 Abs. 3 der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) umgesetzt.

Art. 6 Abs. 3 FFH-RL lautet: Pläne oder Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung des Gebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind, die ein solches Gebiete jedoch einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, erfordern eine Prüfung auf Verträglichkeit mit den für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungszielen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verträglichkeitsprüfung und vorbehaltlich des Absatzes 4 stimmen die zuständigen einzelstaatlichen Behörden dem Plan bzw. Projekt nur zu, wenn sie festgestellt haben, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird, und nachdem sie gegebenenfalls die Öffentlichkeit angehört haben.

Die Zulassungsentscheidung darf nach Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL nur verfügt werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. Das BVerwG hat im Urteil vom 17.01.2007 (Az. 9 A 20.05 „Westumfahrung Halle“, Leitsatz 2, juris) nicht beanstandet, wenn im nationalen Recht die Zulassungsschwelle der FFH-Verträglichkeitsprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 2 FFH-RL) unter Rückgriff auf die Prüfschwelle der Vorprüfung (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 FFH-RL) mit dem Begriff der „erheblichen Beeinträchtigung“ definiert wird. 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, aaO, Leitsatz 3). 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 Maßstab 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).

Diesen strengen Prüfungsmaßstab legen wir unserem 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 Art. 6 Abs. 4 FFH-RL 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“.

3.3 Ergebnis

Der Vorhabensträger hat durch das Planungsbüro ing Traunreut GmbH die Auswirkungen der geplanten B 304 Ortsumgehung Obing auf das FFH- und Vogelschutzgebiet „Moorgebiet von Eggstädt-Hemhof bis Seeon“ (DE 8040-371 und DE 8040-471) untersuchen lassen.

Die Ergebnisse dieser Prüfung sind in den Planunterlagen 19.3 sowie 19.3.1 festgehalten, auf die wir verweisen. Der Gutachter kommt für beide auf der Ebene einer FFH-Vorprüfung untersuchten Gebiete zu dem Ergebnis, dass bei Durchführung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen bzw. der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zum Vollzug des Artenschutzrechts keine erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele eines der Gebiete durch das Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten herbeigeführt werden. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich. Die vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. (UVA) behauptete erhebliche

Beeinträchtigung der genannten Natura 2000 - Gebiete wird durch die durchgeführten Untersuchungen (vgl. Planunterlage 19.3) widerlegt.

3.3.1 FFH-Gebiet DE 8040-371

Bezüglich der Beschreibung des FFH-Gebiets und seiner Erhaltungsziele sowie der relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens verweisen wir auf die Planunterlagen 19.3 sowie 19.3.1.

Das FFH-Gebiet DE 8040-371 liegt mindestens ca. 1,7 km, größtenteils aber deutlich weiter vom Vorhabensbereich entfernt. Eine direkte Beeinträchtigung dieses FFH-Gebiets oder seiner Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL durch Anlage, Bau oder Verkehrsbetrieb ist daher nicht gegeben.

Mit der Verlegung der B 304 nach Norden werden potentielle Einwirkungen auf das FFH-Gebiet noch geringer, da der neue Straßenabschnitt von den Natura 2000-Gebieten noch weiter entfernt liegt als der bestehende und damit mögliche verkehrsbedingte Auswirkungen verringert werden.

Beeinträchtigungen von geschützten Lebensräumen nach Anhang I der FFH-RL über bau- oder betriebsbedingte Wirkpfade des Vorhabens, wie Schadstoffeinleitung in Fließgewässer und Grundwasser oder Ausbreitung von Emissionen, sind aufgrund der großen Entfernung, der Topographie und der Hydrologie auszuschließen.

Daher sind insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen nach Anhang I der FFH-Richtlinie des FFH-Gebiets DE 8040-371 auszuschließen.

Aufgrund der räumlichen Entfernung können auch direkte Beeinträchtigungen der im Standarddatenbogen genannten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie durch Anlage, Bau oder Verkehrsbetrieb ausgeschlossen werden.

Mit der Verlegung der B 304 nach Norden werden gerade mögliche Einwirkungen auf relevante Populationen des Schutzgebiets verringert, da die neue Straße von dem Natura 2000-Gebiet noch weiter entfernt liegen wird als der Bestand. Mögliche verkehrsbedingte Auswirkungen können dadurch vermindert werden. Die maximal zu berücksichtigenden Lärm- bzw. Störauswirkungen des Vorhabens auf Tierarten (Schallausbreitungsmodell, 47 dB(A) – Isophone Taglärm, Effektdistanzen von max. 500 m) reichen daher bei weitem nicht bis an die FFH-Gebietsflächen heran. Indirekte bau- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Arten durch Immissionen, Stoffeinträge oder Störungen sind auszuschließen.

Es wurde weiterhin geprüft, ob bedeutsame Teilhabitate außerhalb des Schutzgebiets betroffen sein könnten. Das FFH-Gebiet DE 8040-371 ist durch die bestehende B 304, weitere Straßen und Siedlungsflächen vom Vorhabensbereich abgetrennt. Es bestehen daher keine bedeutsamen Lebensraumvernetzungen

zwischen dem FFH-Gebiet und dem Vorhabensbereich. Für bodengebundene Arten wie die vom Schutzzweck erfasste Gelbbauchunke und die vom Schutzzweck erfassten Molluskenarten sind keine Beeinträchtigungen denkbar. Die Gelbbauchunke wurde bei den Sonderuntersuchungen zum Vorhaben auch nicht nachgewiesen. Schwache Verbindungen, z.B. in Form von als Trittsteinbiotopen wirkenden Waldstücken zu den vom Vorhaben betroffenen kleineren Waldinseln sind für flugfähige Arten (z.B. Fledermäuse, Vögel, Falter) mit weitem Aktionsradius denkbar. Allerdings sind im Vorhabensbereich ganz überwiegend strukturarme Waldbestände und Offenlandbereiche betroffen, welche nur geringe Lebensraumeignung und Attraktivität für die als Erhaltungsziele geschützten Arten aufweisen. Aufgrund der geplanten Nordverlegung der Bundesstraße werden die bereits vorhandenen Trennwirkungen der bestehenden B 304 zwischen dem FFH-Gebiet und dem Vorhabensraum nicht erhöht. Die Trennwirkungen zwischen dem FFH-Gebiet und dem Obinger See mit Uferbereichen werden wegen der Verkehrsverlagerung nach Norden eher verringert.

Die als Erhaltungsziel des FFH-Gebiets gemeldete Mopsfledermaus wurde an den vom Vorhaben betroffenen Waldbeständen östlich der geplanten Trasse registriert. Die vom Schutzzweck erfasste Population der Mopsfledermaus im FFH-Gebiet ist gemäß der Sonderuntersuchung im Wesentlichen auf die dortigen, großflächigen, wesentlich strukturreicheren und naturnäheren Waldbestände im Schutzgebietsbereich bezogen (vgl. Sonderuntersuchungen Fledermäuse Unterlage 19.4.1T2). Die kleinflächigen und strukturarmen Waldreste im Vorhabensbereich können für die Fledermauspopulation des FFH-Gebiets nur noch von sehr untergeordneter Habitatbedeutung sein. Der Aktionsradius der hoch mobilen Art reicht 4 bis 5 km weit (LfU 2011). Nach Angaben der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ (BMVBS 2011) reicht der individuelle Aktionsraum sogar 1-30 km weit, bei Wanderungen von Sommerquartieren sogar > 30 bis > 100 km. Es ist daher denkbar, dass Tiere vom FFH-Gebiet über als Trittsteinbiotope/ Verbindungsstrukturen fungierende Waldstücke bis in den Vorhabensbereich gelangen (vgl. Kartenanlage Unterlage 19.3.1). Bei den Sonderuntersuchungen wurden aber gerade an Standorten, welche an möglichen Vernetzungsstrukturen positioniert waren (vgl. Planunterlage 19.4.1T2), keine Mopsfledermäuse registriert. Ferner müssten in diesem Bereich querende Fledermäuse die bestehende B 304 queren. Diese bestehende Vorbelastung (Trennwirkung, Kollisionsrisiken) bleibt durch das Vorhaben unverändert. Bei Durchschneidung von Waldausläufern im neuen Trassenverlauf nordöstlich Pfaffing entstehen durch das Vorhaben zwar neue Kollisionsrisiken. Diese werden aber bereits durch entsprechende

Vermeidungsmaßnahmen zum Vollzug des Artenschutzrechts minimiert (Überflughilfen, Sperrpflanzungen, Leitstrukturen, Unterführung GVS Pfaffing-Schalkham, LBP Maßnahme 3 V_{CEF}). Erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die vom Schutzzweck erfasste Population der Mopsfledermaus im FFH-Gebiet DE 8040-371 sind daher insgesamt auszuschließen.

Für flugfähige Wirbellose wie die vom Schutzzweck erfassten Falter- und Libellenarten werden durch das Vorhaben keine relevanten Lebensräume beeinträchtigt. Für Arten, welche ggf. auch den lebensraumbedeutsamen Obinger See mit seinem breiten Ufergürtel als Teilhabitat nutzen können, werden durch die Nordverlagerung des Verkehrs die Beeinträchtigungen und Kollisionsrisiken im Bereich des Sees und der Flugstrecke Schutzgebiet - See vermindert.

3.3.2 Vogelschutzgebiet DE 8040-471

Für Vogelschutzgebiete sind in Bayern die Erhaltungsziele gemäß Anlage 1 zur Verordnung über die Festlegung von Europäischen Vogelschutzgebieten sowie deren Gebietsbegrenzungen und Erhaltungszielen (VoGEV 2006) festgelegt. Bezüglich der Beschreibung des Vogelschutzgebietes und seiner Erhaltungsziele sowie der relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens verweisen wir auf die Planunterlagen 19.3 sowie 19.3.1.

Im Vogelschutzgebiet DE 8040-471 vorkommende Populationen der nach VoGEV geschützten Vogelarten sowie deren Lebensräume im Schutzgebiet werden wegen der Entfernung von mindestens 1,7 km vom Vorhaben weder direkt noch indirekt betroffen.

Direkte Auswirkungen sind ausgeschlossen, da die Vorhabensentfernung weit größer ist als die Reichweite von Vorhabenswirkungen wie Immissionen oder die maximal anzusetzenden Effektdistanzen (Garniel & al. 2007, 2009, vgl. Kartenanlage Unterlage 19.3.1).

Für die Arten des Schutzzwecks bedeutsame Lebensraumstrukturen außerhalb des Schutzgebietes (vgl. Benennung in der Konkretisierung der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets DE 8040-471 in Planunterlage 19.3), soweit diese im Vorhabensbereich ausgeprägt sind (Obinger See mit Verlandungszonen; wenige Feldgehölze) werden vom planfestgestellten Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Als Brutvogel im Beeinträchtigungsbereich der geplanten B 304 Ortsumgehung Obing wurde von den nach VoGEV geschützten Vogelarten nur der Kiebitz mit elf Brutpaaren registriert (vgl. Unterlage 19.4.2T, Sonderuntersuchung Avifauna mit Schwerpunkt Wiesenbrüter). Wechselbeziehungen zu dem Bestand im Vogelschutzgebiet sind denkbar, da bei dieser ortstreuen Art etwa 70 % der

beringten Vögeln in bis 20 km Entfernung vom Beringungsplatz wiedergefunden wurden und Populationsausgleich durch Zuwanderer/Abwanderer bekannt ist (Bauer & al. 2005). Da aber für das Vorhaben B 304 Ortsumgehung Obing bereits zum Vollzug des Artenschutzrechts vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen zur Sicherung der Kiebitzpopulation im Trassenumfeld erfolgen (LBP Maßnahme 1 A_{CEF}), sind auch Beeinträchtigungen der nach VoGEV geschützten Bestände im Vogelschutzgebiet nicht zu besorgen. Einige der nach VoGEV geschützten Landvogelarten des Vogelschutzgebiets wurden zwar auch im weiteren Umfeld des Vorhabensbereichs registriert, nicht aber im wenig naturnahen Beeinträchtigungsbereich der geplanten B 304 Ortsumgehung Obing (Baumfalke, Schwarzspecht, Neuntöter). Relevante (Teil-) Lebensräume dieser Arten werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Entgegen der Auffassung des UVA wurde auch dem Umstand Rechnung getragen, dass Bereiche des Obinger Sees von Zugvögeln aus dem genannten FFH-Gebiet als Winterquartier und zur Futtersuche genutzt werden. Für nach VoGEV geschützte Vogelarten der Gewässer, Ufergürtel und Feuchtgebiete, welche als Teilhabitat ggf. auch den lebensraumbedeutsamen Obinger See mit seinem breiten Ufergürtel nutzen können (beobachtet wurden z.B. Haubentaucher und Lachmöwe, auch weitere Arten wie z.B. Enten- und Rohrsängerarten oder Zuggäste sind nicht auszuschließen), werden aber durch die Nordverlagerung des Verkehrs die Beeinträchtigungen und Kollisionsrisiken im Bereich des Sees und der Flugstrecke Schutzgebiet - See vermindert. Relevante Lebensräume dieser Arten werden daher durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Daher sind insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen der nach VoGEV geschützten Vogelarten des Vogelschutzgebiets DE 8040-471 und deren Lebensräume auszuschließen.

Im Bereich des einzigen denkbaren Wirkpfads des Vorhabens auf Schutzziele des FFH-Gebiets (Lebensraumbeziehungen von Populationen der Schutzgebiete zum Vorhabensbereich) sind keine anderen relevanten Vorhaben bekannt. Summationswirkungen des Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten auf Lebensräume und Populationen des Schutzgebiets sind daher nicht zu erwarten.

4. Materiell-rechtliche Würdigung

4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt, berücksichtigt die in den Straßengesetzen und anderen gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

4.2 Planrechtfertigung

4.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)

Durch die Aufnahme der B 304 Ortsumgehung Obing in den aktuell gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als „Weiterer Bedarf“ (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

§ 1 Abs. 2 FStrAbG differenziert nicht zwischen den Stufen der Bedarfsfeststellung, sondern konstatiert für alle in den Bedarfsplan aufgenommenen Bau- und Ausbauvorhaben die Entsprechung mit den Zielvorstellungen des § 1 Abs. 1 FStrG und erklärt darüber hinaus die Feststellung des Bedarfs generell als für die Linienbestimmung und Planfeststellung verbindlich (§ 1 Absatz 2 Satz 2 FStrAbG). Hieraus folgt, dass die Feststellung als „Vorhaben des Weiteren Bedarfs“ in gleicher Weise verbindlich ist wie jede andere Bedarfsfeststellung (vgl. BayVGH, Urteil vom 19.07.2006, Az. 8 A 06.40015 juris, Rn. 43 f, so auch OVG Koblenz, Urteil vom 01.07.2015, Az. 8 C 10495/14).

Hinzu kommt hier, dass aufgrund der unbefriedigenden Situation in der Ortsdurchfahrt Obing im Zuge der wichtigen Ost-West-Verbindung der B 304 das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (heute: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) mit Schreiben vom 17.12.2009 dem vorgezogenen Planungsbeginn zustimmte. Zudem wurde der Vorentwurf für die Ortsumgehung Obing mit Gesehenvermerk vom

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 25.09.2012 genehmigt.

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden als Grundlage für die Abwägung und die sonstigen Entscheidungen im Folgenden die mit dem Neubau der B 304 Ortsumgehung Obing verfolgten Planungsziele noch näher erläutert.

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

4.2.2 Planungsziele

Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben ist dem Fachplanungsgesetz - dem FStrG - zu entnehmen. Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen einem weiträumigen Verkehr. Nach § 3 Satz 1 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Bei der Planrechtfertigung des Bauvorhabens muss allerdings nicht darauf abgestellt werden, dass das Bauvorhaben zum Erreichen der Ziele des Fachplanungsgesetzes unausweichlich ist. Es reicht vielmehr aus, dass das Bauvorhaben gemessen an den Zielen des § 3 Abs. 1 FStrG erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist.

Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Mit der Planung werden konkret folgende Ziele verfolgt:

- Verbesserung einer leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung von München über Wasserburg am Inn, Altenmarkt, Traunstein bis Freilassing
- Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs
- Entlastung der Ortsdurchfahrt Obing vom Durchgangsverkehr, insbesondere vom Schwerverkehr
- Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Lärm- und Schadstoffsituation in Obing

4.2.2.1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die B 304 liegt auf einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Sie führt von Dachau durch die bayerische Landeshauptstadt München über Ebersberg, Wasserburg am Inn und Traunstein bis nach Freilassing an der Bundesgrenze zu

Österreich. Sie verbindet als zweite wichtige Ost-West-Achse neben der Bundesautobahn A 8 den Großraum München mit Traunstein bzw. Salzburg. Die B 304 ist für die Kraftfahrer eine Alternative zur stauanfälligen A 8, insbesondere in den Hauptreisezeiten. Bei Traunstein besteht eine Verknüpfung der B 304 mit der B 306. Diese führt innerhalb weniger Kilometer direkt zur Anschlussstelle Traunstein/Siegsdorf der A 8. Obing ist eine der letzten noch vorhandenen Ortsdurchfahrten entlang der B 304.

Die vorhandene B 304 verläuft derzeit durch das Zentrum der Gemeinde Obing und teilt dadurch die Gemeinde in zwei Teile. Außerdem treffen im Ortsbereich von Obing die Staatsstraße (St) 2094 und zwei Äste der Kreisstraße (Kr) TS 8 auf die B 304. In der Ortsdurchfahrt von Obing fließt sowohl der gesamte Durchgangs- und Binnenverkehr als auch der Verkehr der Touristenroute „Deutsche Ferienstraße Alpen - Ostsee“.

Der Verkehrsfluss auf der Ortsdurchfahrt der B 304 wird durch abbiegenden und einmündenden Verkehr sowie durch eine Lichtsignalanlage, private und gewerbliche Ein- und Ausfahrten, Ladeverkehr und parkenden Verkehr behindert. In der gesamten Ortsdurchfahrt überlagern sich die Durchgangs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen. Der Schwerverkehrsanteil beträgt über 15 % und in Teilbereichen der Ortsdurchfahrt sogar bis zu 20 %. Beim Schwerverkehr ist der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen am höchsten.

Die ausgedehnte Ortsdurchfahrt ist streckenweise sehr eng, kurvig und wegen der beidseitigen Bebauung sehr unübersichtlich. Die vorhandenen Radien betragen teilweise nur 27 bis 60 m. Busbuchten für den öffentlichen Personennahverkehr sind nicht vorhanden, sodass die Busse im Straßenraum anhalten müssen, wodurch sich wiederum Stauungen aufbauen. Die Schulkinder müssen zu den Bushaltestellen teilweise auf längeren Strecken die schmalen Gehwege entlang der B 304 bzw. die Bundesstraße selbst benutzen.

Die Ortsdurchfahrt von Obing im Zuge der B 304 erfüllt nicht die Anforderungen an eine überregionale Fernstraße und belastet die Anwohner in sehr großem Ausmaß. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die sich überlagernden Nutzungsinteressen ist die Ortsdurchfahrt von Obing meist vollkommen überlastet. Die derzeitige Verkehrssituation weist Sicherheitsdefizite auf. Dies ist deutlich auf der Unfalltypensteckkarte für die Jahre 2009 bis 2011 zu erkennen (vgl. Planunterlage 1T2, S. 11). Dabei sind vor allem die Unfalltypen Abbiege-, Einbiegen/Kreuzen-, Fahrurfälle, Überschreiten-Unfälle sowie Unfälle im Längsverkehr zu verzeichnen. Auf die Forderung einiger Einwender hin hat der

Vorhabensträger in seiner Stellungnahme vom 25.06.2014 die Unfallzahlen konkretisiert. Auf dem Streckenabschnitt der B 304 alt, der künftig mit der Ortsumgehung Obing umgangen wird, waren in der Zeit vom 01.01.2006 - 31.03.2013 insgesamt 209 von der Polizei aufgenommene Unfälle zu verzeichnen. Bei diesen Unfällen wurden eine Person getötet, 17 Personen schwer und 61 Personen leicht verletzt. Den gewählten Betrachtungszeitraum erachten wir für die Beurteilung der Unfallhäufigkeit für ausreichend. Für den Nachweis, dass es innerhalb der Ortsdurchfahrt Obing häufig zu Verkehrsunfällen kommt, ist es ausreichend, auch nur diesen Abschnitt auf Unfallhäufungsstellen hin zu überprüfen. Nach der Verkehrsuntersuchung (vgl. Planunterlage 21T) weist die Ortsdurchfahrt von Obing im Untersuchungsjahr 2010 im Mittel eine Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt zwischen 15 % und 20 %. Den am höchsten belasteten Straßenabschnitt in der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 304 weist mit bis zu 7.900 Kfz/24h (davon 1.250 Lkw, was einen Lkw-Anteil von 15,8 % bedeutet) der Bereich zwischen den Knotenpunkten der B 304 mit der Kienberger Straße (Kreisstraße TS 8) und der Seeoner Straße („Schleichweg“ zur St 2094 nach Seeon) auf. Die Verkehrsbelastung des Streckenabschnittes der B 304 westlich der Ortsdurchfahrt Obing beträgt 6.020 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von circa 20 %. Der Streckenabschnitt östlich der Ortsdurchfahrt Obing weist bei einem Schwerverkehrsanteil von über 20% eine Verkehrsbelastung von 6.080 Kfz/24h auf (vgl. Planunterlage 1T2, S. 7).

Der vorhandene Analyseverkehr aus dem Jahr 2010 wurde mit Hochrechnungsfaktoren für das Jahr 2025 berechnet (vgl. Planunterlage 1T2, S. 8 f.) Danach wird die Ortsdurchfahrt von Obing ohne die Ortsumgehung (Prognose-Nullfall) im Jahr 2025 im Mittel eine Verkehrsbelastung von 8.000 Kfz/24h aufweisen. Der Schwerverkehrsanteil wird weiterhin über 15 % - in Teilbereichen der Ortsdurchfahrt circa 20 % - betragen. Der am höchsten belastete Straßenabschnitt in der Ortsdurchfahrt im Zuge der B 304 wird mit bis zu 8.800 Kfz/24h (davon 1.390 Lkw bzw. einem Schwerverkehrsanteil von 15,8 %) weiterhin der Bereich zwischen den Knotenpunkten der B 304 mit der Kienberger Straße (Kr TS 8) und der Seeoner Straße sein. Die Verkehrsbelastung des Streckenabschnittes der B 304 westlich der Ortsdurchfahrt Obing wird mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 20 % mit 6.710 Kfz/24h betragen. Der Streckenabschnitt östlich der Ortsdurchfahrt Obing wird bei einem Schwerverkehrsanteil von über 20 % eine Verkehrsbelastung von 6.780 Kfz/24h aufweisen.

Derzeit werden die Anwohner der B 304 durch die Emissionen der Kraftfahrzeuge - insbesondere durch den Schwerverkehr - stark beeinträchtigt. Die direkten

Anwohner an der jetzigen B 304 in der bestehenden Ortsdurchfahrt von Obing (229 Anwesen, Abstand zwischen 5 m und 50 m) sind den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt.

4.2.2.2 Künftige Verkehrsverhältnisse

Durch den Bau der Ortsumgehung Obing (Prognose-Planfall) wird der Durchgangsverkehr auf der B 304 den Kernbereich der Gemeinde Obing umfahren. Dies wird vor allem zu einem deutlichen Rückgang des Schwerverkehranteils in der Ortsdurchfahrt führen. Auch der Anschluss der St 2094 am östlichen Ortsausgang von Obing wird durch einen übersichtlichen und gut zu befahrenden Knotenpunkt mit der B 304 neu verknüpft. So wird die Umgehungsstraße auch für diejenigen Verkehrsteilnehmer attraktiv gemacht, die in Obing Richtung Süden abbiegen wollen und heute zum Teil Gemeindestraßen, insbesondere die Seeoner Straße, belasten. Durch die Verkehrsverlagerung auf die B 304 neu verringert sich das Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt Obing deutlich. In Obing findet dann nur noch Quell- und Zielverkehr statt. Auf der Umgehungsstraße kann der überörtliche Verkehr frei fließen. Im Mittel nimmt der Verkehr in der Ortsdurchfahrt vom Prognose-Nullfall mit 8.000 Kfz/24h (1.400 Lkw) zum Prognose-Planfall mit 3.400 Kfz/24h (400 Lkw) deutlich ab.

Durch die Ortsumgehung wird die Ortsdurchfahrt Obing hinsichtlich des Gesamtverkehrsaufkommens gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 um ca. 64 % entlastet. Die Entlastung der Ortsdurchfahrt hinsichtlich des besonders störenden Schwerverkehranteils beträgt sogar etwa 72 % gegenüber dem Prognose-Nullfall.

Bezüglich der Einzelwerte wird auf die Darstellung in den Planunterlagen (Planunterlage 1T2, S. 8 f. sowie Planunterlagen 21 und 21T) verwiesen.

Die sinkende Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt wird zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer beitragen. Die Verkehrssicherheit wird durch die Trennung der Verkehrsarten erhöht. Quell- und Zielverkehr mit den Park- und Rangiervorgängen sowie Fußgänger und Radfahrer verbleiben in der Ortsdurchfahrt.

Ferner werden durch die Verminderung von Lärm und Abgasen im Ort auch die Lebens- und Umweltqualität der Bewohner von Obing erheblich verbessert. Die Schallemissionen verringern sich in der Ortsdurchfahrt um bis zu 8 dB(A). Die Umgehungsstraße wurde im Rahmen der technischen Möglichkeiten und naturschutzrechtlichen Maßgaben so trassiert, dass die bestehenden Gebäude einen möglichst großen Abstand zur Straße haben. Die Ortsumgehung Obing liegt außerhalb bebauter Gebiete. Nur wenige Einzelanwesen sind durch die Maßnahme

unmittelbar betroffen. Die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge werden bei den nächstgelegenen Anwesen um mindestens 3 dB(A) bis zu 14 dB(A) unterschritten. Die Schadstoffbelastung wird sich durch den Bau der Umgehungsstraße reduzieren, weil der Verkehr flüssig abgewickelt werden kann. Die Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge beschränken sich künftig auf die beiden Kreisverkehre der Umgehungsstraße.

4.2.2.3 Einwendungen

Von einigen Einwendern, u.a. auch vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) und vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e.V. (UVA), wird die Erforderlichkeit des Vorhabens in Frage gestellt. Nach deren Ansicht rechtfertigen die Verkehrszahlen nicht den Bau einer Ortsumgehung Obing. Die prognostizierte Entlastung für den Ortskern sei zu gering. Dies sei u.a. auf den relativ hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr mit 55 % zurückzuführen.

Wir weisen diese Einwendungen zurück. Die Erforderlichkeit des gegenständlichen Vorhabens ergibt sich, wie bereits oben unter C 4.2.1 dieses Beschlusses dargestellt, aus der gesetzlichen Bedarfsfeststellung. Insoweit besteht Bindungswirkung für die Planfeststellungsbehörde. Die von mehreren Einwendern vorgebrachte Kritik an der der Planfeststellung zugrunde gelegten Verkehrsprognose und den prognostizierten Verkehrszahlen ist nicht geeignet, die Grundlagen der gesetzlichen Bedarfsfeststellung und -überprüfung in Frage zu stellen (BVerwG, Urteil vom 3. Mai 2013 Az. 9 A 16/12, Rn. 22 ff. sowie Urteil vom 8. Januar 2014 Az. 9 A 4.13, Rn. 35 f., beck-online). Da die gesetzliche Bedarfsfeststellung durch die Prognose künftiger Verkehrsströme beeinflusst wird, zielt die in § 1 Abs. 2 FstrAbG angeordnete Bindungswirkung gerade darauf ab, das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren von einem Gutachterstreit über die „richtigere“ Verkehrsprognose zu entlasten (vgl. OVG Koblenz, Urteil vom 01.07.2015, Az. 8 C 10495/14, beck-online).

Die von Einwendern behaupteten Mängel der projektbezogenen Prognose - ihr Vorliegen unterstellt - würden schon keine Rückschlüsse auf die den Bedarfsplan und dessen Überprüfung zugrunde liegenden Verkehrsprognosen zulassen. Denn der Bundesverkehrswegeplanung und der gesetzlichen Bedarfsfeststellung 2004 lag eine Prognose der bundesweiten Verkehrsverflechtungen bezogen auf das Jahr 2015 zugrunde, deren Kernstück deutschlandweite räumliche Verflechtungsmatrizen in Personen- und Güterverkehr bilden (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. Mai 2013, a. a. O., Rn. 23, m. w. N.). Diese Prognose über die zukünftige Verkehrsentwicklung ist gemäß dem in § 4 Satz 1 FStrAbG enthaltenen Prüfauftrag im Jahre 2010 durch das

damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung überprüft worden. Die Überprüfung ist auf der Grundlage eines Vergleichs der bei der Aufstellung des Bedarfsplans 2004 herangezogenen bundesweiten Verkehrsprognose 2015, mit der insbesondere die demografischen Leitdaten berücksichtigenden bundesweiten Verkehrsprognose 2025 auf der Ebene des Bundes, der Bundesländer und von Teilregionen zu dem Ergebnis gelangt, dass die seinerzeit festgestellten Bedarfseinstufungen für die Bundesfernstraßen auch bei Ansatz der aktuellen Verkehrsentwicklung gelten (vgl. auch dazu BVerwG, Urteil vom BVerwG 3. Mai 2013, a. a. O., Rn. 23). Demnach besteht kein Anlass für die Annahme, dass sich die seinerzeit der Bewertung zugrunde gelegten verkehrlichen Rahmenbedingungen so grundlegend geändert haben, dass der Projektbedarf grundsätzlich in Frage gestellt werden müsste. Auch aus dem 1. Referentenentwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (veröffentlicht unter: www.bmvi.de) geht hervor, dass nach der zugrunde gelegten Verkehrsprognose 2030 der Bedarf für den Bau der Ortsumgehung Obing weiter besteht.

Zudem bestätigt das Ergebnis der vom Vorhabensträger in Auftrag gegebenen „Verkehrsuntersuchung B 304 Ortsumgehung Obing“ vom November 2010 sowie der „Verkehrsuntersuchung B 304 Ortsumgehung Obing Planfall 2013“ vom Dezember 2013 durch das Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) in Innsbruck (vgl. Planunterlage 21 und 21T) den durch die Bedarfseinstufung festgestellten Bedarf (siehe oben C 4.2.1 dieses Beschlusses). Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung B 304 Ortsumgehung Obing wird die angewandte Berechnungsmethode schlüssig dargelegt und ist unserer Ansicht nach nicht zu beanstanden.

Sowohl die Untersuchungsmethode als auch das Untersuchungsgebiet wurden von einigen Einwendern in Zweifel gezogen.

Der Einwand ist zurückzuweisen. Die Betrachtung des gewählten Untersuchungsgebiets dient der Klärung, welche Fahrten von und nach Obing bzw. durch Obing führen, die von außerhalb des Planungsgebiets kommen. Die Ortsumfahrung Obing ist eine kleinräumige Maßnahme, die entgegen der Auffassung des UVA keine Verkehrsveränderungen in den Ortschaften des weiteren Untersuchungsgebietes bedingt.

Die angewandte Untersuchungsmethode ist ebenfalls nicht zu beanstanden. Verkehrszählungen sind in der Regel Stichprobenzählungen. Für Standardfragestellungen sind normalerweise Tagesbelastungen, durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV oder DTVw) oder Tag-/Nachtwerte erforderlich. Zur Vergleichbarkeit von Verkehrszählungen sind Hochrechnungen notwendig. Die

Dauerzählstelle 80419135 in Altenmarkt wurde deshalb nicht direkt zur Ermittlung der Verkehrsstärken in Obing herangezogen, sondern diente als nächstgelegene Dauerzählstelle zum Vergleich der vorhabensbezogen erhobenen Verkehrsdaten hinsichtlich der jahreszeitlichen Verteilung im Untersuchungsraum.

Es ist dabei zu unterscheiden zwischen der Ermittlung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) und der Erfassung der Verkehrsbeziehungen.

Die Verkehrserhebungen für die Ermittlung der durchschnittlichen Verkehrszahlen in der Verkehrsuntersuchung wurden entsprechend den Hinweisen zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs (FGSV August 2010) in dem Zeitraum vom 15.03.2010 bis 21.03.2010 an vier Querschnitten (zweimal B 304, St 2094 und Kr Ts 8) durchgeführt. Diese tatsächlich gezählten Fahrten wurden anhand der Dauerzählstelle Nr. 80419135 in Altenmarkt auf einen DTV, also auf einen über das Jahr gemittelten Wert, umgerechnet.

Der Erhebungstag am 16.03.2010 (Stichprobenerhebung) diente der detaillierten Beobachtung der Fahrzeugströme und der Ermittlung des Durchgangsverkehrs bzw. des Ziel- und Quellverkehrsanteils in Obing (vgl. Planunterlage 21, S. 22).

Einige Einwander monierten, dass die in der Verkehrsuntersuchung angegebenen hohen Verkehrszahlen, vor allem beim LKW-Verkehr, in eklatanter Weise den Ergebnissen der offiziellen staatlichen Verkehrszählung widersprechen.

Diese Kritik ist nicht gerechtfertigt. Die unterschiedlichen Verkehrszahlen beim Schwerverkehr bei der amtlichen Verkehrszählung und bei der Verkehrsuntersuchung erklären sich folgendermaßen:

Zunächst ist klarzustellen, dass die Definition des Schwerverkehrs sowohl bei der amtlichen Straßenverkehrszählung als auch bei den Dauerzählstellen als auch bei dem der Planung zugrundeliegenden Verkehrsgutachten des Ingenieurbüros BVR für die Ortsumgehung Obing identisch und damit vergleichbar ist. Danach umfasst der Schwerverkehr alle Kfz ab 3,5 t, alle Kfz mit Anhänger, alle Sattelzüge und Busse.

In den Verkehrsmatrizen und Streckenbelastungsplänen des Verkehrsgutachtens für die Ortsumgehung Obing ist jeweils der DTV-Wert (Auswertung über alle Wochentage - Montag bis Sonntag) angegeben. Ist im Gutachten explizit vom Werktagsverkehr die Rede, so ist hierbei immer die Auswertung über die Wochentage Montag bis Freitag gemeint. Hier können sich Diskrepanzen in der Größenordnung der Werte im Vergleich mit Auswertungen der amtlichen Straßenverkehrszählung ergeben, denn dort wird der Werktagsverkehr als ein über das ganze Jahr gemittelter Wert aus den Wochentagen Montag bis Samstag

definiert. Nachdem der Samstag, insbesondere was den Schwerverkehr anbelangt, eine deutlich niedrigere Verkehrsbelastung aufweist, spiegelt diese Mittelung nicht die tatsächliche Belastung an einem „normalen“ Werktag (Montag bis Freitag) wieder. Aber gerade für die Festlegung der Trassierungsparameter (Verkehrssicherheitsaspekt) und zur Ermittlung der Auswirkungen der geplanten Straße (Emissionen) ist die Hauptbelastung an einem „normalen“ Werktag ausschlaggebend. Aus diesem Grund basieren die Werktagswerte im Gutachten auf der Mittelung von Montag bis Freitag. Die Kritik des UVA an den Angaben des Schwerverkehrsanteils im Verkehrsgutachten ist daher zurückzuweisen. Bei der in Punkt 3.7 der Verkehrsuntersuchung B 304 OU Obing (Planunterlage 21) angegebenen Zeit für die Betrachtung des Lkw-Verkehrs handelt es sich um eine Stichprobenerhebung über die Erfassung der Zulassungsstelle der Fahrzeuge und der weiteren Differenzierung der Fahrzeugarten. Diese hat keinen Einfluss auf die Höhe des Tagesverkehrs der Lkw. Die für die Untersuchung relevante Quantität des Schwerverkehrs wurde, wie gerade beschrieben, durch die Verkehrserhebungen im Zeitraum vom 15.03.2010 - 21.03.2010 an vier Querschnitten (2 x B 304, St 2094 und Kr TS 8) ermittelt und in den weiteren Berechnungen verwendet. Auf die ergänzende Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 10.02.2015 wird verwiesen.

Klarstellend möchten wir ergänzen, dass die Auswertungen der amtlichen Straßenverkehrszählungen bzw. der Dauerzählstellen für eine konkrete Neubaumaßnahme, wie eine Ortsumgehung, nicht ausreichend Aussagekraft für die sich ändernden Verkehrsbeziehungen bieten. Nur mit den durchgeführten Zählungen und Erhebungen einer konkreten Verkehrsuntersuchung für das Vorhaben ist eine Ermittlung der Verkehrswirksamkeit von Umgehungsvarianten möglich. Erst wenn Quelle und Ziel einer Fahrt feststehen, kann eine Umlegungsrechnung (Verlagerung auf ein alternatives Straßennetz) mit einem Verkehrsmodell, in dem Strecken und Knotenpunkte digital erfasst sind und die Verkehrsbeziehungen detailliert vorliegen, berechnet werden. In den amtlichen Verkehrszahlen sind die Querschnittsbelastungen der einzelnen Streckenabschnitte, unterteilt nach Fahrzeugarten, angegeben. Aus diesen Zahlen können jedoch keine Aussagen über Quelle und Ziel bzw. Reisezeit abgeleitet werden. Ein separates Verkehrsgutachten ist somit für eine so komplexe Planung wie eine Ortsumgehung unerlässlich.

Auch der zugrunde gelegte Prognosehorizont für das Jahr 2025 ist aus unserer Sicht nicht zu beanstanden. Es fehlt diesbezüglich an jeglicher normativen Fixierung. In Anlehnung an die Begründung zur 16. BImSchV könne, so die Rechtsprechung, ein Prognosezeitraum von 10 bis 20 Jahren gewählt werden (vgl. BVerwG vom 21.03.1996, 4 A 10/95, Rn. 18). Das Prognosejahr 2025 liegt ausgehend vom

Erlasszeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses nur knapp außerhalb des empfohlenen, aber nicht verbindlichen Prognosezeitraums und kann daher der Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt werden. Selbst wenn man das Prognosejahr 2026 wählen würde, um einen Prognosezeitraum von 10 Jahren zu erreichen, würden sich die Prognosewerte nur so geringfügig ändern, so dass sich keine entscheidungserheblichen Ergebnisse bei der Trassenwahl oder den Immissionsberechnungen ergeben würden.

Entgegen der Auffassung einiger Einwender wird die Ortsumgehung Obing zu einer erheblichen Entlastung für den Ortskern führen (vgl. oben C 4.2.2.2 dieses Beschlusses). Nach dem Verkehrsgutachten ergeben sich für den Ortskern hinsichtlich des Gesamtverkehrsaufkommens gegenüber dem Prognose-Nullfall Entlastungen von ca. 64 %. Bei der Zusammensetzung des Verkehrs in Obing fällt der sehr hohe Anteil an Schwerverkehr, insbesondere an Durchgangsverkehr auf (vgl. Planunterlage 21). Durch das Bauvorhaben kann der Lkw-Durchgangsverkehr durch Obing auf die Ortsumgehung verlagert werden. Die Entlastungswirkung hinsichtlich des Schwerverkehrs beträgt ca. 73 %. Künftig fahren täglich im Durchschnitt nur noch 400 Lkw durch den Ortskern, im Vergleich zu 1.250 Lkw im Jahr 2010 und 1.400 Lkw im Jahr 2025 ohne Realisierung der Ortsumgehung.

Gegen den in diesem Zusammenhang auch vorgetragenen Einwand, durch die geplante Trasse werde lediglich der Verkehr der B 304 abgefangen, nicht jedoch der Verkehr aus Richtung Norden, ebenso nicht der Verkehr der TS 8 aus Westen und nicht der Verkehr, der über die St 2094 nach Süd-Osten zum Chiemsee und nach Traunstein fließt, ist folgendes zu erwidern. Eine Ortsumgehung nimmt grundsätzlich den Durchgangsverkehr in einer Hauptrichtung auf. In Obing wird die Hauptverkehrsrichtung durch die B 304 von Ost nach West bestimmt. Ein Teil des Durchgangsverkehrs auf der Kr TS 8 wird sich ebenfalls auf den westlichen Teil der Ortsumfahrung Obing und die B 304 alt westlich der Ortsdurchfahrt Obing verlagern. Ebenso wird auch der Verkehr der St 2094 von Süd-Osten kommend östlich von Obing an die B 304 durch den Kreisverkehr B 304 neu/St 2094/GVS Keinornach angebunden und kann dann die Ortsumfahrung nutzen. Der Entlastungseffekt für die Ortsdurchfahrt wird dadurch nicht gemindert, sondern durch die oben beschriebenen Anschlüsse sogar noch verstärkt.

Der BN und andere Einwender befürchten, dass durch den Bau der Ortsumgehung Obing besonders für den Lkw-Verkehr die Attraktivität der B 304 als Alternative zur mautpflichtigen A 8 gesteigert werde. Besonders die Menschen entlang der B 304 (neu) außerhalb des Ortskerns würden dadurch betroffen.

Die befürchtete starke Zunahme an Lkw-Verkehr ist nicht nachvollziehbar. Die B 304 ist und bleibt - unabhängig vom Bau der Ortsumgehung Obing - eine wichtige Ost-West-Verbindung zwischen dem Großraum München und dem südostoberbayerischen Wirtschaftsraum. Auch unabhängig von der Lkw-Maut auf Autobahnen stellt die B 304 allein wegen der Stauanfälligkeit der A 8 Ost eine attraktive Alternative für den Ost-West-Verkehr dar. Zudem wird auf der B 304 ein großer Anteil des Güterverkehrsaufkommens und des Berufsverkehrs abgewickelt, der durch die Industrieansiedlungen im Bereich der Traun-Alz-Achse entsteht. Das bedeutet, dass die Nichtumsetzung der Ortsumgehung Obing nicht dazu führen würde, dass der Verkehr auf der B 304 mangels Attraktivität der Strecke weniger würde. Die bereits verwirklichten Ortsumgehungen Zorneding, Ebersberg und Wasserburg verdeutlichen ebenfalls die Notwendigkeit, die B 304 entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung auszubauen. Die Ortsumgehung Obing stellt dabei einen Teil der Ertüchtigung des gesamten und verkehrlich wichtigen Streckenzuges dar.

Auch könne nicht durch eine einwenderseits geforderte „vernünftige Mautregelung“ der „internationale Lkw-Transitverkehr“ auf der B 304 soweit reduziert werden, dass das Erfordernis einer Umgehungsstraße entfalle. Wie bereits im vorgehenden Absatz dargestellt, hat die Lkw-Mautpflicht auf Autobahnen keinen signifikanten Einfluss auf den Schwerverkehrsanteil bezüglich der Ortsdurchfahrt Obing. Aus der Grafik in der Verkehrsuntersuchung geht hervor, dass nur 7 % der erfassten Lkw im Ausland zugelassen sind (siehe Planunterlage 21, Verkehrsuntersuchung, B 304/Ortsumgehung Obing, November 2010, S. 26 f.), sodass von „internationalem Lkw-Transitverkehr“ nicht die Rede sein kann. Die Mehrheit (93 %) der erhobenen Lkw weisen ein deutsches Kennzeichen auf, wobei 39 % davon in einem der umliegenden Landkreise gemeldet sind (siehe Planunterlage 21, Verkehrsuntersuchung, B 304/Ortsumgehung Obing, November 2010, S. 26 f.).

Der Eindruck vieler Einwender, dass ein Großteil des Schwerverkehrs in Obing Transitverkehr ist, wird nicht bestritten. Die Ortsumgehung Obing ist gerade zur Verlagerung dieses Durchgangsverkehrs (Transitverkehrs) aus der geschlossenen Ortschaft hervorragend geeignet und soll unter anderem auch diesem Zweck dienen. In der Verkehrsuntersuchung ist aber nicht dargestellt, wohin die Güterverkehre fahren. Durch die großen Gewerbe- und Industriegebiete im Raum Altenmarkt /Traunreut/Trostberg ist aber zu vermuten, dass ein Großteil des Schwerververkehrsaufkommens Ziel- und Quellverkehr zu eben diesen Gebieten mit den Arbeitsstätten der lokalen Bevölkerung ist.

Weitere detaillierte Erhebungen hinsichtlich der Untersuchung des gefühlten Mautausweichverkehrs sind nach unserer Auffassung nicht notwendig, weil die

Verkehrszahlen aus den amtlichen Verkehrszählungen und die Erhebungen über die Dauerzählstellen ausreichende Hinweise dafür geben, dass auf der B 304 im Bereich Obing kein signifikanter Mautausweichverkehr stattfindet (vgl. Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 20.02.2015).

Die von einigen Einwendern vorgeschlagene Sperrung der Bundesstraße für Schwerverkehr kommt nur bei Vorliegen besonderer Voraussetzungen in Betracht. Eines der maßgeblichen Kriterien ist dabei die Sicherstellung der Funktion einer Bundesstraße als Teil eines Gesamtnetzes. Bundesstraßen mit den Ortsdurchfahrten sind öffentliche Straßen, die vom Widmungszweck her ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und dem weiträumigen Verkehr dienen. Der Gebrauch der Bundesstraßen ist jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestattet (Gemeingebrauch). Die einwenderseits geforderte Sperrung einer Bundesstraße für Schwerverkehr ist daher nur unter ganz besonderen örtlichen Bedingungen möglich, die in Obing nicht erfüllt werden. Um eine Bundesstraße wegen Mautausweichverkehr sperren zu können, müsste unter anderem die Erhöhung des Schwerverkehrsaufkommens durch Fahrzeuge > 12 t signifikant sein (vgl. Einführungserlass des Bayerischen Staatsministerium des Innern vom 30.12.2005 bzgl. Sperrung nach § 45 Abs. 9 S. 3 StVO). Bereits dies ist in Obing nicht der Fall, was die amtlichen Verkehrszählungen 2005 und 2010 sowie die Erhebungen an den Dauerzählstellen zeigen. Im Zuge der B 304 existieren insbesondere im Bereich Zorneding (seit 1977) und Aiging (seit 1999) Dauerzählstellen. Die Jahresauswertungen beider Dauerzählstellen weisen zum Zeitpunkt der Mauteinführung 2005 keinen Sprung in der Lkw-Belastung auf, was eine signifikante Erhöhung des Lkw-Verkehrs aufgrund von Mautausweichverkehr belegen würde (vgl. ergänzende Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 20.02.2015).

Der Vorschlag des BN, innerörtliche Maßnahmen zur Verkehrsverbesserung vorzunehmen, wie etwa Querungshilfen und Verkehrsinseln, eine Verbreiterung der Fuß- und Radwege und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h, ist nicht zielführend und wird daher abgelehnt. Innerörtliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können die übergeordneten Planungsziele des Vorhabensträgers, insbesondere die Entlastung der Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr, nicht erfüllen. Zudem fehlt in der schon jetzt zu engen und kurvigen Ortsdurchfahrt der Platz für Querungshilfen und/oder ausreichend breite Geh- und Radwege. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Obing ist bereits auf 50 km/h beschränkt. Dies entspricht den Regelungen für innerörtliche Bundesfernstraßen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist

nur in seltenen Ausnahmefällen zulässig (z.B. Unfälle mit mehreren Toten pro Jahr über einen längeren Zeitraum). Die Bedingungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf der B 304 sind in Obing nicht gegeben.

Nach Ansicht des BN erfüllt der geplante Bau der Ortsumgehung Obing nicht die Anforderungen für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030. Eine nach der neuen Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2030 geforderte verkehrsträgerübergreifende Gesamtplanung liege nicht vor. Es fehle auch eine neue Analyse des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV). Es wurde die Offenlegung der konkreten Kostenberechnung gefordert.

Die Entscheidung über die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan obliegt dem Gesetzgeber. Im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan ist die Ortsumgehung Obing im weiteren Bedarf eingestuft. Auf die ausführliche Darstellung unter C 4.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Außerdem weisen wir darauf hin, dass im 1. Referentenentwurf (März 2016) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 die B 304 Ortsumgehung Obing im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft ist (vgl. Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf März 2016, S. 90, unter: www.bmvi.de).

Der BN kritisierte auch die hohen Kosten des Bauvorhabens. Die ursprünglich im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angegebenen Kosten von 6,1 Mio. € sind inzwischen bereits auf 13,5 Mio. € angestiegen. Der BN plädierte, die Gelder statt in den Straßenbau lieber in die Sanierung der Altbestände zu investieren.

Diese Kritik wird zurückgewiesen. Die im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen aus dem Jahr 2004 noch angegebenen Kosten von 6,1 Mio. € sind nur eine grobe Kostenschätzung. Aufgrund der zwischenzeitlich detaillierteren Planung, aber auch aufgrund von erhöhten Anforderungen an die Ausgleichsmaßnahmen und zwischenzeitlichen Baupreissteigerungen haben sich die Kosten bei der genauen Kostenberechnung im Rahmen des Vorentwurfs seitdem auf ca. 13,5 Mio. € erhöht. Die für den Bau der Ortsumgehung Obing erforderlichen Gelder werden aus dem Haushaltsetat für Maßnahmen des Bedarfsplans bestritten. Diese Gelder sind zweckgebunden für Bedarfsplanvorhaben und können nicht in einen anderen Etat etwa für Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen umgeschichtet werden.

Im Übrigen wird das den Bedarfsplanmaßnahmen zugrunde liegende Nutzen-Kosten-Verhältnis vom BMVI im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ermittelt. Die Einflussfaktoren auf den Nutzen (z.B. Betriebskosten im Personen- und Güterverkehr, Instandhaltungs- und

Betriebskosten der Straße, Verkehrssicherheit, Reise- und Transportzeiten, Lärmbelastung, Schadstoffbelastung, Klimabelastung, innerörtliche Trennwirkung) werden dabei in monetäre Einheiten umgerechnet, um sie vergleichbar zu machen. In diese Berechnung haben die Staatlichen Bauämter keinen Einblick.

Die Ermittlung der voraussichtlichen Bau- und Grunderwerbskosten wird dagegen von den Vorhabensträgern (Staatliche Bauämter, Autobahndirektionen) geliefert. Die aktuell genehmigten Gesamtkosten nach Einholung des Gesehenvermerks des BMVI vom 09.02.2016 belaufen sich unter Berücksichtigung der Tekturplanung auf 13,5 Mio. €, aufgeteilt in Baukosten von 12,018 Mio. € und Grunderwerbskosten von 1,482 Mio. €.

Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von > 1 , also wenn der Nutzen einer Maßnahme die ermittelten Kosten übersteigt, wird vom Bund als bauwürdig angesehen. Im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen von 2004 wurde die Ortsumgehung Obing bei gemeldeten Kosten von 6,1 Mio. € und einer Länge von 3,7 km mit einem NKV von 2,9 bewertet. Im aktuellen Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (Stand: März 2016, veröffentlicht unter: www.bmvi.de) weist die Ortsumgehung Obing mit Kosten in Höhe von 12,9 Mio. € und einer Länge von 4,1 km ein NKV von 3,6 auf. Die Kostendifferenz im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zu den aktuell genehmigten Kosten in Höhe von 13,5 Mio. € ergibt sich daraus, dass bei den aktuell genehmigten Kosten eine allgemeine Baupreissteigerung berücksichtigt wurde. Die Bauwürdigkeit der Maßnahme bleibt im Ergebnis unbestritten.

Von mehreren Einwendern wird die Planrechtfertigung unter Berufung auf das Nichtvorliegen der Voraussetzungen des § 6 Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG) bestritten. § 6 FStrAbG betrifft den Straßenbauplan, der als Anlage zum Bundeshaushaltsplan die Verwendung der Straßenbaumittel aufführt. Straßenbaupläne können nach § 6 FStrAbG im Einzelfall auch Maßnahmen enthalten, die nicht dem Bedarfsplan entsprechen, soweit dies wegen eines unvorhergesehenen höheren oder geringeren Verkehrsbedarfs, insbesondere auf Grund einer Änderung der Verkehrsstruktur, erforderlich ist. § 6 FStrAbG hat daher für die Planrechtfertigung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses keine Relevanz. Entscheidend ist alleine, dass die Ortsumgehung Obing im aktuellen Bundesverkehrswegeplan im „Weiteren Bedarf“ eingestuft ist. Mangels Einfluss auf das gegenständliche Planfeststellungsverfahren kann dahingestellt bleiben, ob die Voraussetzungen des § 6 FStrAbG vorliegen.

Der UVA trug vor, dass das gegenständliche Vorhaben Ortsumfahrung Obing unter Berücksichtigung der Planung zum Aubertunnel (B 304 OU Altenmarkt BA1) und den fortführenden Bauabschnitten gesehen und abgewogen werden müsste.

Dies ist nicht der Fall. Bei den beiden Maßnahmen B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA1 und B 304 Ortsumgehung Obing handelt es sich um getrennte Maßnahmen (kleinräumige Ortsumgehungen), die keinen Zusammenhang haben. Die verkehrliche Situation für den jeweils anderen Ort wird durch die beiden geplanten Ortsumgehungen nicht verändert. Durch den Bau der Ortsumgehung Obing ist mit keiner Verkehrssteigerung Richtung Altenmarkt-Traunstein zu rechnen, wie auch der Vergleich Prognose-Nullfall/Prognose-Planfall zeigt (vgl. Planunterlage 1T2, S. 9). Auch in ökologischer Hinsicht bestehen - wie insbesondere in den faunistischen Untersuchungen in den Planunterlagen 19.4.1T2 ff. festgestellt wird - keine relevanten Wechselbeziehungen zu den vom Vorhaben Aubertunnel im Bereich Altenmarkt betroffenen Lebensräumen oder Populationen. Dies gilt auch für Arten mit großen Aktionsradien wie etwa Fledermäuse (vgl. Fachgutachten Planunterlage 19.4.1T2). Zwischen den beiden, über 6 km voneinander entfernten Vorhabensbereichen, ist kein wirksamer Biotopverbund ausgeprägt, auch sind im Zwischenbereich kaum Naturschutzflächen (z.B. Biotope, ABSP-Flächen) mit Trittsteinfunktion ausgewiesen. Die vom Vorhaben Aubertunnel betroffenen Lebensräume und Arten sind im Wesentlichen auf die naturnahen Biotopverbundstrukturen von Alz- und Trauntal bezogen.

Durch die Verkehrsuntersuchungen B 304 Ortsumgehung Obing wird die einwenderseits behauptete Stagnation bzw. der Rückgang des Gesamtverkehrsaufkommens widerlegt (vgl. Planunterlagen 21, S. 28 ff., und 21T, S. 7 ff.). Gemäß der vorhabensbezogenen Verkehrsuntersuchung entwickelt sich das werktägliche Fahrtenaufkommen innerhalb des gesamten Verkehrsmodells Obing von etwa 15.023 Kfz/24h im Jahr 2010 auf 16.753 Kfz/24h im Prognosejahr 2025. Die Zweifel an der in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigten Entwicklung des Motorisierungsgrades sind unbegründet. Die Shell Studie „Pkw-Szenarien für Deutschland“ stellt eine in Fachkreisen allgemein anerkannte Grundlage dar, deren Annahmen und Ansätze auch dem gegenständlichen Gutachten als unstrittig zu Grunde gelegt wurden. Im Gegensatz zu subjektiven Eindrücken ist damit eine nachvollziehbare Abschätzung künftiger Entwicklungen möglich.

Der UVA forderte die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak zur Ortsumfahrung Altenmarkt und die Zahlen der Fünfjahreszählungen des Bundesamtes für Straßenwesen (BASt) mit einzubeziehen.

Diese Forderung wird abgelehnt. In der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak zur Ortsumfahrung Altenmarkt 2008 mit Ergänzung vom März 2009 war die Ortsumgehung Obing nie Gegenstand der Untersuchungen. Diese Verkehrsuntersuchung kann im gegenständlichen Verfahren daher auch nicht als Grundlage herangezogen werden. Die im Zusammenhang mit dem Einwand durch den Vorhabensträger vorgelegten Vergleichszahlen zeigen jedoch, dass die gezählten Fahrzeuge trotz unterschiedlicher Zählstandorte bei den verschiedenen Zählungen annähernd gleich hoch und damit schlüssig sind.

	Verkehrsuntersuchung B 304 OU Obing östlich Obing	Verkehrsuntersuchung B 299/B 304 OU Altenmarkt westlich Altenmarkt	amtliche Straßenverkehrszählung 2010 bzw. Angaben bei der BAST* westlich Altenmarkt
DTV _w 2010	6.080 Kfz/24h	7.800 Kfz/24h (2009)	7.034 Kfz/24h
DTV _{svw} 2010	1.350 Kfz/24h	1.200 Kfz/24h (2009)	1.232 Kfz/24h

* Die durch die BAST veröffentlichten Verkehrszahlen sind die Daten aus der amtlichen Straßenverkehrszählung der Straßenbauverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland. Die in der Tabelle der BAST veröffentlichten Verkehrszahlen sind aufgerundete Werte aus den Originalwerten.

Soweit die Notwendigkeit der B 304 Ortsumgehung Obing mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik, den Einsatz von Finanzmitteln und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich der Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

4.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

4.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Das Bauvorhaben steht den Erfordernissen der Raumordnung, Landes- und Regionalplanung nicht entgegen.

Laut Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist es anzustreben, dass die Verkehrswege die für die gesellschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität umweltschonend, insbesondere durch die Optimierung des Verkehrsablaufs

gewährleisten (LEP B V 1.1.1). Dabei sollen beim Verkehrswegebau Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege, des Flächensparens und des Immissionsschutzes berücksichtigt werden (LEP B V 1.1.6). Die Bundesstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Funktion weiter erfüllen zu können, sollen die Bundesfernstraßen erhalten, saniert und bedarfsgerecht ausgebaut werden (LEP B V 1.4.2 (Z)).

Laut Regionalplan der Region Südostoberbayern (RP 18) soll das großräumige Straßennetz so gestaltet werden, dass es seine verkehrliche Funktion auch innerhalb der Region erfüllen kann, die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet ist und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt so weit wie möglich verringert werden (RP 18 B VII 3.2.1). Im großräumigen Straßennetz der Region sollen u.a. die Unfallschwerpunkte an der B 304 beseitigt und in diesem Zusammenhang - auch aus Gründen der notwendigen Verbindungsqualität und zur Minderung der erheblichen örtlichen Belastungen - eine Ortsumgehung Obing geschaffen werden (vgl. PR 18 B VII 3.2.5).

Die Ortsumfahrung von Obing erfüllt diese landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich des Straßenverkehrs, indem sie die Ortsdurchfahrt von Verkehr entlastet und zugleich den Verkehrsablauf auf der B 304 optimiert und damit die Leistungsfähigkeit der überregionalen Straßeninfrastruktur sichert. Zudem wird die Unfallgefahr deutlich reduziert.

Immissionsschutzfachliche Grenz- und Leitwerte (Lärm, Schadstoffe) werden an den relevanten Immissionsorten durch das Bauvorhaben nicht erreicht bzw. unterschritten. Es werden zudem umfangreiche naturschutzfachliche Kompensations- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, um dem Belang von Natur und Landschaft bestmöglichst gerecht zu werden. Durch die ortsnahe Führung der Umfahrung wird dem Aspekt des Flächensparens so weit wie möglich Rechnung getragen.

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

4.3.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 2 FStrG ist die Prüfung von Planungsalternativen (vgl. BVerwG, Urt. V. 31.01.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rn. 73). Grundsätzlich sind solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine

Planungsalternative darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urte. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist (BVerwG, Urte. v. 28.03.1998, Az. 4 A 7/97, juris, Rn. 19).

Entgegen dem Vorbringen einiger Einwender wurde eine hinreichende Variantenprüfung durchgeführt. Die Nullvariante scheidet als Alternative aus, denn mit ihr lassen sich die mit der Planung verfolgten Ziele nicht erreichen. Ohne die vorgesehene Ortsumgehung kann das heutige wie das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht leistungsfähig und sicher bewältigt werden (vgl. C 4.2 dieses Beschlusses). Ein Ausbau der bestehenden Ortsdurchfahrt ist auf Grund der Bebauung im Ortsgebiet nicht möglich. Vor allem die Trassierung der Ortsdurchfahrt mit sehr engen Kurvenradien, die fehlenden Busbuchten und die unzureichenden Gehwege entlang der Bundesstraße bei hohem Verkehrs- und Schwerverkehrsaufkommen bergen ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Die Überlagerung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer mit großem Gefahrenpotential für die schwächeren Verkehrsteilnehmer lässt sich durch einen Ausbau der Ortsdurchfahrt ebenso wenig beseitigen wie die hohe Lärm- und Abgasbelastung, der die Anwohner direkt an der Ortsdurchfahrt ausgesetzt sind. Eine Verbesserung der städtebaulichen Situation und der Ortsgestaltung mit angenehmen Aufenthaltsfunktionen im Ortskernbereich ist bei einem Ausbau der Ortsdurchfahrt nicht möglich.

Im Vorfeld der Planung wurden eine Nord- und eine Südvariante für die Ortsumgehung Obing untersucht. Dabei wurden die jeweiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter nach dem UVPG gegenübergestellt (vgl. Planunterlage 1T2, S. 18 ff.) Der Vergleich beider Varianten hinsichtlich der Umweltauswirkungen hat zum Ergebnis, dass die Südvariante zu größeren Umweltauswirkungen führt als die Nordvariante (vgl. C 2.2.1 dieses Beschlusses). Hinzu kommt, dass bei der Südvariante eine Querung der Bahnlinie Bad Endorf - Obing unvermeidlich ist. Dies führt zu erheblich höheren Kosten als bei der Nordvariante. Zudem sind aufgrund der größeren Baulänge der Flächenverbrauch und die Flächendurchschneidungen bei der Südvariante erheblich höher als bei der Nordvariante, insbesondere auch im Hinblick auf die betroffenen Waldflächen. Als Ergebnis dieser „Voruntersuchung“ konnte die Südvariante daher aus nachvollziehbaren Erwägungen ausgeschlossen werden.

4.3.2.1 Beschreibung der Planungsvarianten

Im weiteren Variantenvergleich wurden noch vier unterschiedliche Varianten im Norden vertieft untersucht und in die Abwägung eingestellt. Dabei handelt es sich um die Varianten „Nord 1“, „Nord 2“, „B 304 neu“ (Planfeststellungstrasse) und die „Offenlandtrasse“. Die vier Nordvarianten wurden unter C 2.2.2 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben. Hierauf wird verwiesen.

4.3.2.2 Vergleich der Varianten

4.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Das Planungsziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu verbessern, wird durch alle nördlichen Varianten gleichermaßen erreicht.

Alle nördlichen Trassen werden in gleicher Weise an das bestehende Verkehrsnetz angeschlossen. Der jeweilige Beginn der Baustrecke und das Ende der Baustrecke sind identisch. Somit könnte für die verkehrliche Beurteilung lediglich die Länge der Varianten und die damit verbundene Umwegigkeit in Ansatz gebracht werden. Da dieser Längenunterschied aber in Bezug auf die Umwegigkeit gering ist, wird die verkehrliche Beurteilung der Varianten nicht zur Trassenfindung herangezogen.

Generell wird durch eine nördliche Umgehung des Ortsgebietes Obing mit den oben beschriebenen Anschlüssen an das bestehende Verkehrsnetz die Ortsdurchfahrt hinsichtlich des Gesamtverkehrsaufkommens gegenüber dem Prognose-Nullfall 2025 erheblich entlastet.

4.3.2.2.2 Raumstrukturelle Wirkungen

Die unmittelbare Siedlungsentwicklung von Obing ist nur von der Variante „Offenlandtrasse“ betroffen. Alle Varianten verlaufen nördlich des von der Gemeinde ausgewiesenen Baugebietes in Pfaffing. Die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten sind bei der Variante „B 304 neu“ größer als bei der Variante „Offenlandtrasse“. Nur bei der Variante „Offenlandtrasse“ würde eine noch nicht bebaute Teilfläche des Wohngebietes Pfaffing mit Nachtlärm über 49 dB(A) beeinträchtigt. Die Entwicklungsmöglichkeiten bei den Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ sind aufgrund der Waldausdehnung mit denjenigen der Variante „B 304 neu“ vergleichbar.

Im Regionalplan Südostoberbayern sind Vorrang- und auch Vorbehaltsgebiete für die Gewinnung von Bodenschätzen (Kies/Sand) im Bereich der Gemeinde Obing ausgewiesen, die jedoch von keiner der Trassen beeinträchtigt werden.

Ein im Regionalplan Südostoberbayern ausgewiesenes landschaftliches Vorbehaltsgebiet südlich von Obing und der bestehenden B 304 wird durch keine der Nordvarianten beeinträchtigt.

Die wasserwirtschaftlichen Vorranggebiete Obing/Ilzham liegen südlich von Obing und werden somit von den nördlichen Trassen ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Eine Gegenüberstellung ergibt, dass die Offenlandtrasse hinsichtlich der Siedlungsentwicklung der Gemeinde Obing ungünstiger als die übrigen Nordvarianten einzustufen ist.

4.3.2.2.3 Flächenbedarf

Die untersuchten Nordvarianten unterscheiden sich in ihrem Flächenbedarf. Im Rahmen dieses Variantenvergleichs wird der Flächenbedarf ohne die erforderlichen Flächen für das nachgeordnete Wegenetz verglichen. Die erforderlichen Flächen für das nachgeordnete Wegenetz sind bei den Varianten annähernd gleich und somit nicht entscheidungserheblich.

Die Variante „Trasse Nord 2“ hat eine Streckenlänge von 5,2 km. Es werden Flächen in einem Umfang von ca. 10,5 ha in Anspruch genommen.

Bei einer Trassenlänge von 5,0 km, beansprucht die Variante „Trasse Nord 1“ Flächen in einem Umfang von ca. 10,0 ha.

Die Variante „B 304 neu“ hat eine Streckenlänge von 4,68 km. Es werden Flächen in einem Umfang von ca. 9,5 ha in Anspruch genommen.

Die „Offenlandtrasse“ mit einer Länge von 4,6 km führt zu Flächeninanspruchnahmen in einem Umfang von 9,1 ha.

Eine Gegenüberstellung ergibt daher, dass die Varianten „Offenlandtrasse“ und „B 304 neu“ bezüglich des Flächenverbrauchs günstiger als die anderen beiden Varianten einzustufen sind.

4.3.2.2.4 Immissionsschutz

Die Trassenvarianten halten zu allen größeren Wohnsiedlungen einen ausreichenden Abstand ein, sodass die maßgeblichen Grenzwerte für die Schadstoffbelastung (39. BImSchV) nicht überschritten werden. Alle vier Nordvarianten führen zu einer wesentlichen Verkehrsentlastung und Lärmentlastung für den Bereich der Ortsdurchfahrt Obing. Die Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohnbebauung werden bei keiner der Nordvarianten überschritten. Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht am ungünstigsten zu beurteilen ist jedoch die „Offenlandtrasse“, da sie in geringerer Entfernung an der Wohnbebauung von Pfaffing vorbeiführt als die übrigen Varianten. Eine noch nicht bebaute Teilfläche des ausgewiesenen Baugebiets in Pfaffing würde mit Nachtlärm über 49 dB(A) beeinträchtigt.

Unter Berücksichtigung des im § 50 Satz 1 BImSchG normierten Grundsatzes, Lärmschutz primär durch Trennung unverträglicher Nutzungen und erst sekundär durch (aktive oder passive) Lärmschutzmaßnahmen zu gewährleisten, sind die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ immissionsschutzrechtlich am günstigsten zu beurteilen, da sie im Bereich Pfaffing und Jepolding am weitesten von der nächstgelegenen Bebauung entfernt liegen, gefolgt von der Variante „B 304 neu“.

4.3.2.2.5 Natur- und Landschaftsschutz

Die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ führen im Vergleich zu den beiden anderen Varianten zu den stärksten Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen, insbesondere bei artenschutzrechtlich relevanten Wiesenbrütern, Fledermäusen und Amphibien. Beide Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ zeigen insgesamt im Vergleich die erheblichsten Umweltauswirkungen und beinhalten artenschutzrechtliche Konflikte für bis zu 14 Arten (Fledermäuse, Amphibien, Kiebitz). Die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist für den Kiebitz zu erwarten. Im Übrigen können artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nur schwer bzw. mit unverhältnismäßigem Aufwand durch Vermeidungs- oder CEF-Maßnahmen abgewendet werden (vgl. Planunterlage 1T2, S. 30 ff.).

Die Variante „B 304 neu“ hat mittlere Waldbeeinträchtigungen und mittlere Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (insbesondere artenschutzrechtlich relevante Wiesenbrüter, Fledermäuse und Amphibien) zur Folge. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind für den Kiebitz zu erwarten. Weitere Konflikte (Fledermäuse, Amphibien) sind durch zum Teil aufwendige Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen abwendbar.

Die Variante „Offenlandtrasse“ zeigt geringe Waldbeeinträchtigungen und mittlere Beeinträchtigungen von Tieren, Pflanzen und Lebensräumen (insbesondere artenschutzrechtlich relevante Wiesenbrüter, Fledermäuse und Amphibien). Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände sind für den Kiebitz zu erwarten. Weitere Konflikte sind nur durch relativ aufwendige Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen abwendbar. Eine drohende Beeinträchtigung des Laubfrosches kann nur mit unverhältnismäßigem Aufwand vermieden werden.

Insgesamt zeigen sowohl die Variante „B 304 neu“ als auch die Variante „Offenland“ mittlere Umweltauswirkungen (vgl. Planunterlage 1T2, S. 30 ff.).

Wir bewerten daher die Varianten „B 304 neu“ und die „Offenlandtrasse“ insgesamt naturschutzfachlich günstiger als die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“.

4.3.2.2.6 Wasserschutz

Die untersuchten Nordvarianten weisen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf wasserwirtschaftliche Belange keine erkennbaren Unterschiede auf. Ihre Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden als gering eingestuft. Alle vier Nordvarianten sind demnach diesbezüglich gleichwertig.

4.3.2.2.7 Land- und Forstwirtschaft

Die Variante „Nord 1“ überbaut landwirtschaftliche Flächen in einem Umfang von ca. 7,3 ha und Waldflächen in einem Umfang von ca. 2,7 ha. Bei der Variante „Nord 2“ werden ca. 6,7 ha Landwirtschaftsflächen und ca. 3,8 ha an Waldflächen in Anspruch genommen.

Die Variante „B 304 neu“ überbaut landwirtschaftliche Flächen in einem Umfang von ca. 7,5 ha und Waldflächen in einem Umfang von ca. 2,0 ha.

Bei der Variante „Offenlandtrasse“ werden ca. 8,1 ha landwirtschaftliche Flächen und 1,0 ha Waldflächen überbaut.

Der Vergleich der Varianten ergibt, dass die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ eine höhere Inanspruchnahme von Waldflächen bedingen als die Varianten „B 304 neu“ und „Offenlandtrasse“. Sie treten daher unter land- und forstwirtschaftlichen Gesichtspunkten hinter den Varianten „B 304 neu“ und „Offenlandtrasse“ zurück. Die „Offenlandtrasse“ stellt die Variante mit dem geringsten Waldflächenverbrauch dar, gleichzeitig aber auch die Variante mit der größten Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen. Wir bewerten die Varianten „B 304 neu“ und „Offenlandtrasse“ unter land- und forstwirtschaftlichen Gesichtspunkten als nahezu gleichwertig.

4.3.2.2.8 Wirtschaftlichkeit, Sonstiges

Entwurfs- und sicherheitstechnische Beurteilung

Die Varianten unterscheiden sich hauptsächlich durch die Baulänge, wobei der Längenunterschied zwischen Variante „Offenlandtrasse“ und Variante „B 304 neu“ nahezu vernachlässigbar ist. Die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ weisen jedoch bereits in Bezug auf Investitionskosten, Flächenzerschneidung und Flächenverbrauch eine zu berücksichtigende Mehrlänge auf.

Die Variante „Offenlandtrasse“ ist bereits aus straßenbautechnischer Sicht nicht vorzugswürdig. Durch die Radienfolge der Variante „Offenlandtrasse“ werden im Bereich Pfaffing zwei zusätzliche Querneigungswechsel erforderlich, die aufgrund der geringen Längsneigungen in diesem Bereich zu entwässerungsschwachen Bereichen mit einer mangelhaften Verkehrssicherheit führen. Würde zur

Entschärfung der entwässerungsschwachen Bereiche die Längsneigung auf mindestens 0,7 % angehoben werden, ergäben sich in Kombination mit den sonstigen Zwangspunkten hohe Dammlagen, die weder wirtschaftlich sind noch ins Landschaftsbild passen.

Wirtschaftlichkeit

Die vier Nordvarianten unterscheiden sich im Wesentlichen durch die Baulängen. Die Baulängen der Varianten „Offenlandtrasse“ und „B 304 neu“ sind nahezu identisch. Bei den Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ ergeben sich durch die Mehrlänge entsprechende Mehrkosten bei annähernd gleichem Nutzen.

Die Variante Nord 2 ist mit prognostizierten 14,0 Mio. € Gesamtkosten (Bau) im Vergleich zu den anderen drei Varianten am teuersten. Die Gesamtkosten (Bau) für die Trasse Nord 1 belaufen sich auf ca. 13,5 Mio. €, für die Variante B 304 neu auf 12,5 Mio. € und für die Offenlandtrasse auf 12,3 Mio. €. Die genannten Kosten wurden auf Basis des Variantenvergleichs im Vorfeld zum Vorentwurf ermittelt (Stand August 2011).

Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen betragen die Kosten für die Ortsumgehung Obing noch 6,1 Mio. €. Durch die allgemeine Baupreisentwicklung und die Neuberechnung aufgrund der genaueren Planung betragen die im Vorentwurf vom 19.08.2011 ermittelten Kosten für die Plantrasse 13,5 Mio. € (einschließlich Grunderwerbskosten). Vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde bei Erteilung des Sichtvermerks das neue Nutzen-Kosten-Verhältnis berechnet. Es beträgt nunmehr 1,5. Infolge der durchgeführten Tekturen der Planung und des Wegfalls von zwei Brückenbauwerken verringern sich die Investitionskosten für die B 304 neu auf ca. 12,9 Mio. € (Stand Oktober 2013).

Wir bewerten daher die Varianten „B 304 neu“ und „Offenlandtrasse“ unter Kostengesichtspunkten insgesamt günstiger als die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“.

4.3.2.3 Ergebnis

Bei einer Gesamtabwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten bietet die gewählte Variante „B 304 neu“ die insgesamt vertretbarste Lösung.

Gegen die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ spricht insbesondere, dass sie mit deutlich mehr Flächenverbrauch, Waldeingriff und Waldzerschneidung sowie mit wesentlich stärkeren artenschutzrechtlichen Konflikten (betroffen bis zu 14 Arten des Anhangs IV FFH-Richtlinie und relevante europäische Vogelarten) verbunden sind als die Varianten „B 304 neu“ und „Offenlandtrasse“. Der Vergleich hinsichtlich der Umweltauswirkungen hat zum Ergebnis, dass die Variante „B 304 neu“ aus Umweltsicht insgesamt die schonendste Lösung ist. Insbesondere ist bei

erfolgreicher Umsetzung der erforderlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen die Variante „B 304 neu“ wegen geringerer Lärmbeeinträchtigungen von Wohngebieten im Vergleich zur „Offenlandtrasse“ insgesamt etwas umweltschonender einzustufen. Zwar weist die Variante „Offenlandtrasse“ im Vergleich den geringsten Flächenbedarf und die geringsten Beeinträchtigungen des Waldgebietes auf. Sie ist jedoch auch die Variante, die den geringsten Abstand zur bestehenden Bebauung bei Pfaffing aufweist und bei einer etwaigen künftigen Erweiterung des Baugebietes Pfaffing als erste die Siedlungsentwicklung beeinträchtigen würde. Hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffimmissionen für die Anwohner in Pfaffing stellt damit die Variante „B 304 neu“ im Vergleich zur „Offenlandtrasse“ die bessere Lösung dar. Hinzu kommt, dass auch straßenbautechnische Gründe gegen die „Offenlandtrasse“ sprechen.

Deshalb halten wir unter Abwägung aller planungsrelevanten Belange die Variante „B 304 neu“ für die am besten vertretbare Trasse.

Die Tekturplanungen führen insofern zu keiner anderen Beurteilung. Da die Änderungen bei allen Varianten gleich wären, haben sie keine Auswirkungen auf das Ergebnis des Abwägungsprozesses.

4.3.2.4 Einwendungen zum Variantenvergleich

Von einigen Einwendern, u.a. auch vom Bayerischen Bauernverband, wurde eine Überprüfung der Planungsalternativen mit dem Ziel einer von Jepolding weiter weg Richtung Nordosten zu verlegenden Trassierung gefordert.

Die geforderte Verlegung der Planfeststellungstrasse im Bereich Jepolding Richtung Nordosten ist aus folgenden Gründen nicht möglich:

Mit der „Trasse Nord 1“ und der „Trasse Nord 2“ wurden bereits zwei Varianten in den Variantenvergleich mit eingestellt, deren Trassierung weiter im Norden verläuft als die Wahltrasse oder die Offenlandtrasse. Diese beiden Varianten sind jedoch insbesondere aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten abzulehnen (vgl. oben C 4.3.2.2 dieses Beschlusses).

Infolge des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger aufgrund mehrerer Einwendungen untersucht, ob eine kleinräumige Verschiebung der Trasse im Bereich Jepolding nach Nordosten in die natürliche Geländemulde möglich ist (ergänzende Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 10.02.2015). Die Planfeststellungstrasse wird hierfür zwischen den beiden Kreisverkehren B 304 neu/Kr TS 8 und St 2094/GVS Kleinornach nach Nordosten verschoben. Eine kleinräumigere Verschiebung als die beschriebene ist aufgrund der erforderlichen

Relationstrassierung und der nötigen Vermeidung entwässerungsschwacher Bereiche nicht möglich.

Die Konsequenz der Verschiebung der Planfeststellungstrasse nach Nordosten im Bereich zwischen den beiden Kreisverkehren B 304 neu/Kr TS 8 und St 2094/GVS Kleinornach wäre eine längere nachteilige Walddurchschneidung.

Die Planfeststellungs-Trassenführung wurde dagegen im Walddurchschneidungsbereich nordöstlich Pfaffing gewählt, um bei größtmöglichem Siedlungsabstand Waldeingriffe zu minimieren und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden. Die Planfeststellungstrasse quert auf ca. 160 m Streckenlänge (ca. 0,4 ha Waldflächen) einen Waldausläufer, der als dichter, struktur- und unterwuchsarmer junger Fichtenforst von geringer naturschutzfachlicher Wertigkeit ausgeprägt ist. Dieser Bestand ist als Lebensraum für die vorkommenden artenschutzrechtlich relevanten Tierarten wie Fledermäuse und Amphibien unbedeutsam und für Fledermäuse ohnehin nicht zum Durchfliegen geeignet. Auch die vom Waldstück abgeschnittene Restwaldfläche (ca. 1,5 ha) ist wenig bedeutsam.

Im Vergleich zur Planfeststellungstrasse quert die kleinräumig nach Nord-Osten verschobene Alternativtrasse das Waldstück nordöstlich Pfaffing auf ca. 380 m Streckenlänge (ca. 0,95 ha), eine von Waldwegen durchzogene Waldfläche, die insbesondere durch einen strukturreichen älteren, lichten Fichten -Tannenbestand mit Buche, mit reichlich Verjüngung und Bodenvegetation sowie mit südexponiertem Waldmantel und Waldsaum geprägt ist. Dieser Bestand ist wegen seines Alters, seiner Struktur und Bodenvegetation für die nachgewiesenen streng und besonders geschützten Tierarten (v.a. Fledermäuse und Amphibien, aber auch Waldvögel und Reptilien) als Lebensraum von Bedeutung. Dort wurden elf streng geschützte Fledermausarten ermittelt. Der Bestand wird von Fledermäusen als Jagd- und Quartierhabitat genutzt und in diffusen Flugrouten durchflogen. Auch die vom Waldbestand abgeschnittene Restwaldfläche (ca. 5,0 ha) ist bei der Alternativtrasse deutlich größer.

Wie die beiden im Planungsprozess ausgeschiedenen Alternativen „Nord 1“ und „Nord 2“ verstößt auch diese alternative Trassenführung gegen das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach § 15 BNatSchG. Der naturschutzfachliche Vorteil durch die Verschiebung nach Osten, wie von einigen Einwendern vorgetragen, wird durch das naturschutzfachliche Gutachten nicht bestätigt.

Bei einer - wenn auch nur kleinräumigen - Trassenverschiebung nach Osten in diesem Bereich würden sich folgende zusätzliche erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben ergeben (vgl. ergänzende Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 10.02.2015):

- Längere Walddurchschneidungsstrecke und größere Waldflächenverluste, naturschutzfachlich höherwertiger Waldbestand betroffen
- Erhöhte artenschutzrechtliche Konflikte durch Beeinträchtigung mehrerer streng geschützter Fledermausarten (vgl. auch Planunterlage 19.4.1T2, SU Fledermäuse):

Der Habitatverlust an Waldjagdfläche und Waldquartieren würde sich damit deutlich erhöhen. Bau- oder betriebsbedingte Störungen von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten würden zu nehmen. Störungen durch Immissionen in Jagd- und Quartierhabitaten wären dann nicht mehr als unerheblich einzustufen.

Auch das Kollisionsrisiko würde erheblich zu nehmen, da nicht nur die als Flugrouten genutzten äußeren Grenzlinien (Waldränder), sondern zusätzlich innere Grenzlinien (z.B. Waldwege) und lichtere, offenere Waldbestände durchschnitten würden, die in ihrer Fläche von Fledermäusen durchflogen und genutzt werden, und da höhere Dammlagen erforderlich würden.

Bei diffus verteilten Trassenquerungen in als Jagd- und Nahrungshabitat genutzten Waldflächen bestünde kaum eine Möglichkeit, Fledermäuse gerichtet zu Querungshilfen hinzuführen (vgl. Brinkmann & al. 2008, 6.2). Die Kollisionsrisiken könnten dort auch mit erheblich höherem Aufwand nicht mit hoher Prognosesicherheit vermieden werden.

- Erhöhte artenschutzrechtliche Konflikte durch Beeinträchtigung mehrerer streng geschützter bzw. besonders geschützter Amphibienarten (vgl. auch Unterlage 19.4.4, Standarduntersuchung Amphibien):

Der Verlust an nutzbarem Landlebensraum im Umfeld der Laichgewässer von drei streng geschützten und fünf besonders geschützten Amphibienarten würde sich durch Überbauung und Trennwirkung deutlich erhöhen.

Das Kollisionsrisiko würde erheblich zu nehmen, da nutzbarer Landlebensraum im Umfeld der Laichgewässer durchschnitten würde. Dieses Kollisionsrisiko könnte nur mit unangemessen hohem Aufwand (Leiteinrichtungen und Amphibiendurchlässe im Waldbereich, für eine relativ kleine Amphibienpopulation) mit ausreichend hoher Prognosesicherheit vermieden werden.

- Artenschutzrechtliche Risiken durch Beeinträchtigung von streng geschützten bzw. besonders geschützten Reptilienarten (vgl. auch Unterlage 19.4.3, SU Reptilien):

Im Waldrandbereich würden kartierte Vorkommen und Habitate streng bzw. besonders geschützter Reptilienarten (Zauneidechse, Waldeidechse) überbaut bzw. durchschnitten und die Kollisionsrisiken für diese Arten würden deutlich erhöht.

- Stärkere Beeinträchtigung von Waldvogel-Habitaten (vgl. auch Unterlage 19.4.2, SU Avifauna):

Mit strukturreicherem Hochwald-Bestand und laubholzreichen Waldrandbereichen würden auch Habitate von Waldvogelarten beeinträchtigt und die Kollisionsrisiken für diese Arten erhöht.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Alternativtrasse gegenüber der Planfeststellungstrasse zu einem höheren Waldflächenverlust führen würde und artenschutzrechtliche Verbotstatbestände für zahlreiche Arten nicht mit ausreichend hoher Prognosesicherheit ausgeschlossen werden könnten bzw. nur mit unangemessen hohem Aufwand und zusätzlichen Eingriffen vermeidbar wären. Selbst wenn die Alternativtrasse im Bereich Jepolding, nur in diesem Bereich weicht sie von der Planfeststellungstrasse ab, günstiger hinsichtlich Lärmbelastung und öffentlicher Wegebeziehungen, wie von Einwendern vorgetragen, wäre, vermag sie sich daher nicht gegen die Planfeststellungstrasse als vorzugswürdig aufzudrängen. Eine Nord-Ost Verschiebung der Planfeststellungstrasse ist im Sinne des Vermeidungsverbots abzulehnen. Die Planfeststellungstrasse stellt eine zumutbare Trassierung mit deutlich geringerem Eingriff in Natur und Landschaft bei gleichzeitiger Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte dar und ist daher vorzugswürdig.

Die anwaltlich vertretenen Einwender Nrn. 2001 - 2004 forderten eine Trassierung ohne Dammführung als Planungsalternative zu prüfen. Auf die Dammlage kann jedoch aus entwässerungstechnischen und verkehrssicherheitsrechtlichen Gesichtspunkten nicht verzichtet werden (siehe C 4.3.7 und C 4.3.3 dieses Beschlusses).

4.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den zum Zeitpunkt der Beantragung der Planfeststellung (20.02.2013) gültigen verschiedenen

"Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Mit der Einführung der Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) am 29.10.2013 wurden die RAS abgelöst. Durch die vorgelegte Planung werden jedoch auch alle maßgeblichen technischen Vorgaben der inzwischen gültigen RAL eingehalten. Die in den RAS bzw. RAL dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind 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:

4.3.3.1 Linienführung, Gradiente (Höhenlage)

Die Gestaltung der neu- und auszubauenden Straßenabschnitte erfolgte unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke. Die als Planungsgrundlage verwendeten technischen Regeln der RAS bzw. der RAL stellen insoweit den Stand der Technik dar und gewährleisten einen hohen Standard für die Verkehrssicherheit. Die technische Gestaltung der Baumaßnahme ergibt sich im Einzelnen aus den Darstellungen im Erläuterungsbericht, dem Regelungsverzeichnis (Planunterlagen 1T2 und 11T2) sowie aus den übrigen festgestellten Planunterlagen. Hierauf nehmen wir Bezug.

Folgende Zwangspunkte und Randbedingungen haben das Ergebnis der Planung wesentlich beeinflusst (vgl. Planunterlage 1T2):

Zwangspunkte der Linienführung sind die bestehende Bebauung und in diesem Zusammenhang das Einhalten der maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge der 16. BImSchV. Weitere Zwangspunkte der Linienführung sind die Topografie, die Anbindung der Kr TS 8 und der St 2094, die Querungen von Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen sowie einiger landwirtschaftlicher Wegeverbindungen. Hinzu kommen Zwangspunkte aus der Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Minimierung der Eingriffe in vorhandene Naturschutz- und Waldflächen sowie der Vermeidung von Beeinträchtigungen artenschutzrechtlich relevanter Tierarten. Weiter sollen landwirtschaftliche Flächen und Wald möglichst geschont werden.

Zwangspunkte in der Höhenlage der neuen B 304 sind die Unterführungen und Anbindungen der Gemeindeverbindungsstraße nach Stöttwies, der Kr TS 8, der Gemeindeverbindungsstraße nach Schalkham und der Gemeindeverbindungsstraße nach Kleinornach.

Die Entwässerungsmöglichkeiten der neuen B 304 stellen auf Grund des bindigen Bodens ebenfalls einen Zwangspunkt für die Höhenlage der neuen Bundesstraße

dar. Außerdem sollte die neue B 304 aus Gründen des Schutzes der Bodendenkmäler nicht im Einschnitt geführt werden.

Die Linienführung im Höhenplan wurde maßgeblich durch die Schaffung einer funktionsfähigen Straßenentwässerung bestimmt (siehe C 4.3.7 dieses Beschlusses). Um eine funktionierende Entwässerung zu gewährleisten und die Dammlage der B 304 neu so niedrig wie möglich zu halten, führten folgende Punkte zur gewählten Gradienten:

- Die B 304 neu wird in den entwässerungstechnisch schwierigen Bereichen so niedrig wie möglich im Damm geführt, so dass die Frostschutzschicht über dem Gelände liegt.
- Die Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing - Stöttwies wird abgesenkt und durch die neue B 304 überführt.
- Die Gemeindeverbindungsstraße Pfaffing - Schalkham wird abgesenkt und durch die neue B 304 überführt.
- Die Kr TS 8 wird mit einem höhengleichen Kreisverkehr an die B 304 neu angeschlossen.
- Die verlängerte St 2094 und die Gemeindeverbindungsstraße Obing - Kleinornach werden mit einem höhengleichen Kreisverkehr an die B 304 neu angeschlossen.

Von der Mehrheit der Einwander wurde die Dammlage der Trasse kritisiert und eine Beseitigung bzw. Absenkung gefordert.

Im Laufe des Planungsprozesses wurde die Vorzugstrasse hinsichtlich ihrer Höhenlage optimiert. Die Gradienten wurde soweit technisch und wirtschaftlich möglich abgesenkt. Die Dammlage ist aufgrund folgender Zwangspunkte nicht zu vermeiden:

Im Bereich von Beginn der Baustrecke bis ca. Bau-km 3+300 ist eine Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers aufgrund der geringen Sickerfähigkeit der anstehenden Böden nicht möglich (vgl. Planunterlage 1T2, Kap. 4.3.2 „Zwangspunkte“ und Kap. 4.12 „Entwässerung“). Die vorgetragenen Zweifel einiger Einwander an der mangelnden Versickerungsfähigkeit sind aus folgenden Gründen unbegründet:

Oberflächliche Pfützenbildung kann, muss aber kein Indiz auf einen nicht sickerfähigen Untergrund sein. Umgekehrt kann man nicht davon ausgehen, dass sickerfähiger Boden vorhanden ist, wenn sich keine Pfützenbildung einstellt. Die Pfützenbildung bzw. Versickerung bei Starkregenereignissen ist vor allem abhängig

von Geländeneigung, Speicherkapazität des Oberbodens, Vegetation, oberflächliche Abflussprozesse. Im Rahmen der Baugrunduntersuchung wurden im Bereich Jepolding folgende Aufschlüsse untersucht:

- Bohrung (BK 2) bei ca. Bau-km 2+700
- Schurf (S 7) bei ca. Bau-km 3+001
- Schurf (S 8) bei ca. Bau-km 3+241

Bei den drei Aufschlüssen wurde kein zur Versickerung geeigneter Untergrund angetroffen. Bei BK 2 wurde zusätzlich in einer Tiefe von ca. 5,70 m ein Schicht-/Stauwasser und im Schurf S 8 Bodenvernässungen angetroffen. Im Schurf S 7 wurde eine Kieslage/-linse angetroffen, die jedoch überwiegend hohe Feinkornanteile aufweist und von weichem, verwitterten Moränenböden unterlagert wird. Aufgrund dieser Ergebnisse ist eine Trassenführung in Dammlage in diesem Bereich unumgänglich.

Aufgrund entsprechender Forderungen von einigen Einwendern wurden zwei zusätzliche Schürfe bei Bau-km 2+980 und Bau-km 3+050 in eine Tiefe bis zu 7 m unter GOK (Geländeoberkante) in Auftrag gegeben. Da bis zur Endtiefe auch hier keine ausreichend sickerfähigen Böden angetroffen wurden, werden dadurch die Ergebnisse des ursprünglichen Baugrundgutachtens untermauert. Eine Tieferlegung der Trasse ist daher im gegenständlichen Bereich nicht möglich. Auch die einwenderseits in diesem Zusammenhang vorgeschlagene Tieferlegung des Kreisverkehrs bei Hochbruck ist aus den vorgenannten Gründen nicht möglich. Hinzu kommt, dass die GVS aus Kleinornach kommend bereits in der vorliegenden Planung mit einem Gefälle von 6 % bzw. 32 m vor dem Kreisverkehr mit 2,5 % auf den Kreis zuführt. Ein noch stärkeres Gefälle auf einen Knotenpunkt hin wäre aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.

Weitere Zwangspunkte für die Dammlage stellen die Verdachtsfläche für Bodendenkmäler, das vorhandene Gelände und die Höhenlage der kreuzenden Straßen (GVS Pfaffing – Stöttwies, Schalkhamer Straße) dar. Die GVS Pfaffing-Stöttwies wurde so geplant, dass eine Entwässerung in den Obinger See im freien Gefälle möglich ist. Ein weiterer Grund für die Dammlage ist auch die Einhaltung der Überholsichtweite und der Haltesichtweite (vgl. Niederschrift zum Erörterungstermin vom 22.07.2014, S. 6).

Die Summe dieser Zwangspunkte führt dazu, dass die B 304 neu in weiten Teilen in Dammlage geführt werden muss. Im Laufe des Planungsprozesses wurde die Vorzugstrasse hinsichtlich ihrer Höhenlage optimiert. Die Gradienten wurde soweit technisch und wirtschaftlich möglich abgesenkt. Gegenüber einer früheren Planung

konnte die GVS Pfaffing - Stöttwies, unter erheblichem technischem Aufwand abgesenkt werden. Ebenso trägt die Planung der höhengleichen Knotenpunkte via Kreisverkehr dazu bei, dass die B 304 neu auf weiteren Abschnitten abgesenkt und näher am Gelände geführt werden kann. Diese Absenkungen der Gradienten kommen sowohl dem Fledermaus- und Kiebitzschutz als auch dem Landschaftsbild zu Gute.

Sowohl über die Lage als auch die Höhenlage der B 304 neu wurde im Vorfeld der Planfeststellung ein intensiver Dialog zwischen dem Vorhabensträger, der Gemeinde Obing und Bürgern geführt. Die Planung wurde daraufhin mehrfach abgeändert und den vorgebrachten Wünschen so weit wie möglich entgegen gekommen. Weitergehende Zugeständnisse konnten aus technischen Gründen nicht gemacht werden.

Eine Absenkung der Gradienten auf Geländehöhe hätte - selbst wenn dies bautechnisch möglich wäre - hinsichtlich der Immissionen entgegen der Meinung der Einwender keine hörbaren Auswirkungen. Die Absenkung der Gradienten auf Geländehöhe würde gemäß einer durch den Vorhabensträger durchgeführten Vergleichsrechnung lediglich zu Dezibelminderungen um 0,1 bis 0,7 dB(A) führen. Gerade wahrnehmbar sind für den Menschen aber erst Dezibeländerungen ab 3 dB(A).

Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Dammlagen werden in den Planunterlagen 9.1.1T ff. und 19.1T2 ff. ausführlich behandelt und gemäß den aktuellen Rechtsvorschriften und Leitfäden für die Eingriffsregelung und den Artenschutz berücksichtigt. Trennwirkungen und Kollisionsrisiken für Fledermäuse infolge der Dammlage werden durch das vorgesehene Schutzkonzept aus mehreren aufeinander abgestimmten Maßnahmen (LBP-Maßnahme 3 V_{CEF}) wirksam vermieden (siehe Unterlagen 19.4.1T2, 19.2T, 9.2T2).

Zur Reduzierung der Dammlage wurde von einigen Einwendern ein Geländeeinschnitt zwischen Bau-km 3+000 und 3+100 gefordert.

Die vorgeschlagene Höhenlage der Gradienten im Bereich von Bau-km 3+100 von ca. 560,5 m üNN würde zwar einen kurzen Einschnitt der B 304 neu im Bereich Jepolding bedeuten, links und rechts der Geländekuppe bliebe die Trasse jedoch weiterhin in Dammlage. Aus immissionsschutztechnischen Gründen ist in Bezug auf die Auswirkungen der Trasse auf Jepolding eine Reduzierung der Dammhöhen jedoch unerheblich. Auch aus optischen Gründen würde eine Gradientenabsenkung nur minimale Verbesserungen mit sich bringen.

Die bauliche Konsequenz des Vorschlags wäre entweder eine Pump- und Hebeanlage zur Überwindung des Höhenrückens bei Hochbruck oder eine aufgrund der Höhenverhältnisse bautechnisch nur mit großem Aufwand realisierbare Ableitung des im Einschnitt anfallenden Straßenwassers im Freispiegelabfluss in Richtung Hochbruck. Aufgrund des Geländeverlaufs in diesem Bereich (Höhenrücken bei Hochbruck) wären für die Entwässerung dieses sehr kurzen Einschnittbereichs sehr lange Transportleitungen in großen Tiefen (bis teils über 10 m unter Geländeoberkante) sowie entsprechend tiefe Kontroll- und Wartungsschächte erforderlich. Beide Konsequenzen erscheinen in Bezug auf den nur geringen (subjektiven) Nutzen der Gradientenabsenkung unverhältnismäßig und werden daher abgelehnt. Zudem erfordert auch die Einhaltung von Immissionsgrenzwerten (Lärmschutz- und Luftschadstoffgrenzwerte) keine weitere Absenkung der Gradienten im Bereich Jepolding (siehe unten C 4.3.4.2.4 dieses Beschlusses). Gemäß der immissionstechnischen Untersuchung werden die Lärmschutzgrenzwerte der 16. BImSchV bei den Anwesen in Jepolding weit unterschritten (vgl. Planunterlage 17.1T, S. 9). Ebenso liegen die gesetzlichen Luftschadstoffgrenzwerte sehr weit über den durch den Neubau der B 304 ausgelösten Immissionen am Ort Jepolding (vgl. Stellungnahme des Vorhabensträgers im Rahmen der 2. Tektur vom 27.08.2015).

4.3.3.2 Querschnitt

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen wird als Regelquerschnitt ein RQ 10,5 mit 7,50 m Fahrbahnbreite gewählt. Der Querschnitt wird im Bereich des Randstreifens wegen der hohen Schwerverkehrsbelastung jeweils um 0,25 m verbreitert. Damit ergibt sich eine befestigte Fahrbahnbreite von 8,0 m. Die Verbreiterung ist gemäß RAS-Q, Punkt 2.4.1.2, bei einem Schwerverkehrsaufkommen von über 900 Kfz/24h erforderlich. Im Übrigen würde auch hier die Anwendung der neuen RAL zu keinen anderen Abmessungen führen.

In den Bereichen der Knotenpunkte erfolgt die Querschnittsgestaltung gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren und RAS-K-1. Die Kreisverkehre an der Kr TS 8 und zwischen Jepolding und Hochbruck erhalten aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und gemäß dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren einen Durchmesser von 50,0 m, die Kreisfahrbahn wird 6,5 m breit gebaut.

Die Verwaltungsgemeinschaft Obing trug vor, dass die Kreisverkehre so ausgestaltet werden sollten, dass sie auch von überlangen Schwerlastfahrzeugen befahren werden können. Der gewählte Durchmesser von 50 m ist unter Berücksichtigung der Verkehrsverhältnisse ausreichend dimensioniert. In der Regel haben Kreisverkehre

einen Außendurchmesser von 40,0 m. Für die Ortsumgehung Obing wurde aufgrund der besonderen Situation, dass der Hauptverkehrsstrom auf der B 304 neu stattfinden wird, ein Durchmesser von 50 m geplant, sodass eine möglichst zügige Befahrbarkeit der Kreisverkehre gewährleistet ist. Die vorgesehenen Kreisverkehre sind problemlos von allen Fahrzeugarten zu befahren.

Die St 2094 wird aufgrund ihrer Verkehrsbedeutung und des Verkehrsaufkommens im auszubauenden Bereich mit einem RQ 10,5 mit 0,5 m breiten Randstreifen gebaut.

Die Kr TS 8 und die Gemeindeverbindungsstraßen Pfaffing - Stöttwies, GVS Obing - Kleinornach und die GVS Kleinbergham werden entsprechend der vorhandenen Breiten und dem vorhandenen Aufbau wieder hergestellt.

Die Schalkhamer Straße ist zwar als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet, hat verkehrlich aber eine untergeordnete Bedeutung. Sie besitzt als Aufbau lediglich eine Deckschicht ohne Bindemittel und wird entsprechend der vorhandenen Breiten und dem vorhandenen Aufbau wieder hergestellt. Im Bereich des Brückenbauwerks (Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 3.3T) wird die Gemeindeverbindungsstraße asphaltiert. Öffentliche Feld- und Waldwege (Verbindungs- und Wirtschaftswege) werden mit der bestehenden Breite von ca. 3,0 m gemäß RLW 2005 wieder hergestellt. Auch neu angelegte öffentliche Feld- und Waldwege werden gemäß Arbeitsblatt DWA-A 904 „Richtlinien für den ländlichen Wegebau“ mit 3,0 m Breite gebaut. Die beidseits geplanten Bankette werden befahrbar hergestellt, so dass auch breitere Maschinen die Wege benützen können. Die Forderung einiger Einwender sowie des Bayerischen Bauernverbands nach Anpassung des Wegequerschnitts an die Maße heutiger Landmaschinen wurde damit hinreichend berücksichtigt.

Die Geh- und Radwege parallel zur Staatsstraße 2094, zur B 304 alt und zur GVS Kleinornach erhalten die Regelbreite von 2,5 m. Der Geh- und Radweg wird an den Böschungsfuß gelegt, so dass ein ausreichender Sicherheitsabstand zwischen Straße und Geh- und Radweg vorhanden ist.

Die Fahrbahnbefestigung sowie die Mindestdicke des frostsicheren Oberbaus erfolgen gemäß dem gültigen technischen Regelwerk.

Wir halten die Wahl der gewählten Querschnitte für korrekt. Die zugrunde gelegten Querschnitte lassen sich unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelastung nicht weiter reduzieren.

Als Fahrbahnbefestigung der klassifizierten Straßen wird ein lärmindernder Asphaltbelag verwendet mit einem Korrekturwert $D_{\text{Stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ bei Geschwindigkeiten größer 60 km/h.

Die Böschungen erhalten grundsätzlich die Regelneigung 1:1,5 und werden gemäß landschaftspflegerischer Begleitplanung (Planunterlagen 9.1.1T2 und 19.1T2) bepflanzt.

Im Bereich des tiefsten Einschnitts bei Hochbruck (Bau-km 3+412) kann bei einer durchgehenden Regelneigung der Böschung von 1:1,5 keine ausreichende Standsicherheit gewährleistet werden. Daher wird hier, um eine ausreichende Standsicherheit gewährleisten zu können, im Bereich der Deck- und Verwitterungslehme eine Böschungsneigung von 1:1,8 vorgesehen.

Zwischen Bau-km 4+390 und Bau-km 4+510 wird eine Steilböschung mit einer Böschungsneigung von 5:1 vorgesehen, um die Eingriffe in den anliegenden Wald so gering wie möglich zu halten. Die bautechnisch erforderliche Standsicherheit ist auch bei dieser steileren Neigung gegeben.

Hinsichtlich weiterer Einzelheiten verweisen wir auf den Erläuterungsbericht, Planunterlage 1T2.

4.3.3.3 Kreuzungen und Einmündungen

Bei Bau-km 0+245, südlich von Rumersham, wird die bestehende B 304 höhengleich als Einmündung an die neue B 304 angeschlossen. Die Verknüpfung der B 304 neu mit der Kr TS 8 nördlich von Pfaffing erfolgt durch einen Kreisverkehr.

Bei Bau-km 3+464 werden die St 2094 und die GVS nach Kleinornach ebenfalls plangleich durch einen Kreisverkehr mit der B 304 neu verknüpft.

Sowohl die Verknüpfung der St 2094 mit der GVS Hochbruck sowie die Verknüpfung der St 2094 mit der B 304 alt östlich des Obinger Sees werden als plangleiche Knotenpunkte ausgestaltet. Auch der Knotenpunkt B 304 alt/Seestraße wird als Einmündung geplant.

Die von der Planung betroffenen Kreuzungen und Einmündungen sowie deren Bemessungen sind im Detail in den Planunterlagen 1T2 und 11T2 beschrieben, worauf verwiesen wird.

Von einigen Einwendern wurde Kritik an den infolge der 1. Tektur geplanten Kreisverkehre geübt. Eine solche Planung lasse sich mit dem Konzept einer Bundesfernstraße, die auf störungsfreie vorfahrtsberechtigten Fernstraßenbenutzung ausgerichtet ist, nicht vereinbaren.

Entgegen der Auffassung der Einwender steht die Planung von Kreisverkehren nicht im Widerspruch zum angestrebten Planungsziel und mindert nicht die Planrechtfertigung.

Zwar stellt die Erhaltung einer einheitlichen Streckencharakteristik einer Bundesstraße einen gewichtigen öffentlichen Belang für die Abwägungsentscheidung dar, der nur in besonders gelagerten Fällen überwunden werden kann (BayVGH, Urteil vom 26.09.2003, Az. 8 A 02.40065). Nach der Rechtsprechung des BayVGH kann gerade aufgrund besonderer Umstände – z.B. Ortsnähe und besondere Streckencharakteristik – im Einzelfall ausnahmsweise abwägungsfehlerfrei auch ein Kreisverkehrsplatz auf freier Strecke einer Bundesstraße geplant werden (BayVGH, Urteil vom 24.09.2008, Az. 8 A 07.40046).

Hier liegen besondere Umstände im Sinne dieser Rechtsprechung vor. Die ursprünglich vorgesehene Unterführung der Kr TS 8 unter der B 304 neu musste im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wegen der Gefahr der Überflutung aufgegeben werden. Der Vorhabensträger hat das Ingenieurbüro aquasoli mit der Erarbeitung eines Abflussmodells und einer Konzeptstudie zur Problembeseitigung beauftragt. Das Ergebnis des Abflussmodells zeigte auf, dass der Hochwasserabfluss durch die ursprünglich geplante Höhenänderung der Kreisstraße statt wie bisher über Wald- und Wiesenflächen dann in Richtung Pfaffing verlagert worden wäre und unkontrolliert durch das Wohngebiet in Richtung Obinger See abgelaufen wäre (vgl. Planunterlage 18.4T). Aufgrund der Aussage aus dem Gutachten untersuchte der Vorhabensträger verschiedene Lösungsmöglichkeiten zur Problembehebung (siehe Planunterlage 1T2 Deckblatt, S. 2 ff.). Die einzelnen Gestaltungsvarianten und deren Vor- und Nachteile sind in der Planunterlage 1T2, Deckblatt S. 3, aufgelistet, worauf verwiesen wird.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Lösungsansätze ist die Kreisverkehrslösung aus folgenden Gründen die verkehrlich, kostenmäßig und ökologisch sinnvollste Lösung:

Bei einer Unterführung der Kr TS 8 mit Düker (Druckleitung zur Unterquerung der Kr TS 8) würde die Hochwasserproblematik gelöst. Bei Fehlern bzw. schlechtem Timing führt diese Variante aber zu einem hohen Einstaurisiko mit eventuell schwerwiegenden Folgen. Zudem ist die Variante mit sehr hohen Kosten verbunden. Der sog. Düker ist sehr wartungsintensiv, der Unterhaltungsaufwand ist sehr groß.

Eine Überführung der Kr TS 8 über die B 304 neu ist insbesondere aus folgenden Gründen abzulehnen. Da die Dammlage der B 304 neu aus verkehrstechnischen Gründen nur minimal reduziert werden kann, ergibt sich für die Kr TS 8 infolgedessen eine noch höhere Dammlage. Dies führt zu einer stärkeren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Insgesamt ist auch die Betroffenheit Privater höher einzustufen. Zudem sprechen ökologische Aspekte gegen eine

Überführung der Kr TS 8. So müsste zur Schaffung eines Fledermauskorridors der Waldrand in diesem Bereich bei Bau-km 2+027 10,00 m rückversetzt werden, was wiederum einen erhöhten Waldausgleich zur Folge hätte. Eine Verschwenkung der Kr TS 8 weg vom Waldrand würde eine verstärkte Kulissenwirkung für den Kiebitz bewirken und ist daher aus artenschutzrechtlichen Gründen abzulehnen. Auch diese Variante ist mit hohen Kosten verbunden.

Als weitere Variante wurde die Verknüpfung der Kr TS 8 mit der B 304 neu mittels einer höhengleichen Kreuzung mit Lichtsignalanlage überprüft. Dies würde zu einer zeitweisen Zäsur der B 304 neu und dadurch zu einer geringen Fahrzeiterhöhung führen. Zwar ist der Flächenverbrauch geringer als bei der Variante Überführung der Kr TS 8 einzustufen, jedoch sprechen artenschutzrechtliche Gründe gegen eine höhengleiche Kreuzung mit Lichtsignalanlage. Aufgrund der erforderlichen Linksabbiegespur wäre der Kronenschluss für die Fledermaus-Hop-Over nicht möglich.

Bei der Variante „Rechtsversatz mit Tieflage GVS“ würde die Wegeverbindung Kr TS 8 unterbrochen. Die Kr TS 8 von Norden (Kienberg) kommend würde mit einer höhengleichen Einmündung direkt an die B 304 neu angeschlossen werden. Dagegen würde südlich der B 304 neu die Kr TS 8 nicht angeschlossen. Die GVS Pfaffing-Stöttwies würde bei der Variante mit einem Bauwerk und in Tieflage unter der B 304 neu unterführt und mit einer Rampe an die B 304 neu angeschlossen. Das bedeutet, dass der von Kienberg auf der Kr TS 8 kommende Verkehr, der nach Obing fährt, nicht mehr direkt über die Kr TS 8 nach Obing gelangen kann, sondern zunächst von der Kr TS 8 in die B 304 neu rechts einbiegen und dann über die Rampe und die GVS Pfaffing-Stöttwies nach Obing fahren müsste. Neben den soeben beschriebenen Umwegigkeiten sprechen vor allem artenschutzrechtliche Gründe gegen diese Variante. Durch die Rampe an der GVS Pfaffing-Stöttwies würde es zu zusätzlichen Beeinträchtigungen des Kiebitzes kommen.

Die Variante „Rechtsversatz höhengleich“ würde sowohl zu einer Unterbrechung der Kr TS 8 als auch der GVS Pfaffing-Stöttwies führen. Das bedeutet, dass der von Kienberg auf der Kr TS 8 kommende Verkehr, der nach Obing fährt, nicht mehr direkt über die Kreisstraße nach Obing gelangen könnte, sondern zunächst von der Kr TS 8 in die B 304 neu rechts einbiegen und dann über eine Linksabbiegespur auf die GVS Pfaffing-Stöttwies südlich der B 304 neu links abbiegen und über diese weiter nach Obing fahren müsste. Der Durchgangsverkehr auf der GVS von Obing in Richtung Stöttwies und umgekehrt müsste umwegig über die B 304 neu, den Anschluss der Kr TS 8 und die parallel zur B 304 neu verlegte GVS fahren. Neben den Umwegigkeiten sprechen ebenfalls artenschutzrechtliche Gründe gegen diese

Variante. Die Parallelführung der GVS Pfaffing-Stöttwies würde zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung des Kiebitzes führen.

Die Variante „Kreisverkehr Kr TS 8“, bei der die B 304 neu mit der Kr TS 8 durch einen Kreisverkehr verknüpft wird, führt zwar zu einer Zäsur der B 304 neu und zu einer Beeinträchtigung der Überholmöglichkeiten. Es entstehen aber keine Umwegigkeiten. Zudem kann durch die Kreisverkehrslösung der Grundverbrauch reduziert werden und die Dammhöhe der B 304 neu teilweise abgesenkt werden. Die ökologischen Eingriffe nehmen im Vergleich zur ursprünglichen Planung nicht zu.

Insgesamt ist daher der Verknüpfung der B 304 neu mit der Kr TS 8 mittels eines Kreisverkehrs der Vorzug zu geben.

Als Konsequenz des Kreisverkehrs B 304 neu/Kr TS 8 wurde die Verknüpfung der B 304 neu mit der St 2094 und der GVS Obing-Kleinornach entsprechend dem Grundsatz, dass aufeinanderfolgende Knotenpunkte wegen der besseren Begreifbarkeit für den Kraftfahrer möglichst gleich ausgebildet werden sollen, ebenfalls als höhengleicher Kreisverkehr geplant.

Die beiden Kreisverkehre wurden entsprechend dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Ausgabe 2006) geplant. Danach ist ein Kreisverkehr unter bestimmten Voraussetzungen ausnahmsweise auch als Verknüpfung im Zuge von Bundesstraßen möglich. Eine normative Bindungswirkung kommt solchen Richtlinien für die Anlage von Straßen zwar nicht zu. Derartige Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln für die Anlage von Straßen zum Ausdruck (vgl. BayVGH, Urteil vom 24.09.2008, Az. 8 A 07.40046). Es liegen keine Ausschlussgründe nach dem vorgenannten Merkblatt (Ausgabe 2006) vor. Danach wäre der Einsatz von Kreisverkehrsplätzen dann nicht zulässig, wenn wegen der Funktion der zu verknüpfenden Straßen eine gleichrangige Verbindung unzweckmäßig ist, die bevorrechtigte Führung der übergeordneten Straße ausdrücklich erwünscht ist oder bei unruhiger Topographie zu große Schrägneigungen der Kreisfahrbahn oder zu starke Eingriffe in das Straßenrelief entstehen. Von einer Zweckmäßigkeit einer gleichrangigen Verbindung ist gemäß dem Merkblatt (Ausgabe 2006) dann auszugehen, wenn die Verkehrsstärke in den schwächer belasteten Knotenpunktzufahrten bei Einmündungen mindestens 10 %, bei Kreuzungen wenigstens 15 % (Summe der Verkehrsstärke beider Knotenpunktzufahrten des schwächer belasteten Straßenzuges) der Gesamtbelastung des Knotenpunktes (Summe des zuführenden Verkehrs in allen Knotenpunktzufahrten) beträgt. Die

geforderten Verkehrsstärken werden hier bezüglich beider Kreisverkehre eingehalten (siehe Planunterlage 21T, S. 19 ff.).

Auch die gewählte Straßenkategorie steht der Planung von Kreisverkehren nicht entgegen. Die Ortsumgehung Obing stellt eine Bundesstraße der Straßenkategorie A II (RAS-N) dar, die nicht dem Kraftfahrzeugverkehr allein, sondern auch dem allgemeinen Verkehr dient und für die eine relativ niedrige Entwurfsgeschwindigkeit von V_e 80 km/h vorgesehen ist (vgl. Planunterlage 1T2, S. 41).

Zwar bedeutet die Verknüpfung durch einen Kreisverkehr außerhalb einer geschlossenen Ortslage eine Unterbrechung der B 304 neu mit Nachteilen für den Verkehrsfluss. Die angestrebte Verkehrsqualität der planfestgestellten Ortsumgehung Obing kann aber auch mit den beiden Kreisverkehren als Knotenpunktsform erreicht werden. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung „B 304/Ortsumgehung Obing Planfall 2013“ des BVR vom Dezember 2013 wurde die Leistungsfähigkeit der geplanten Kreisverkehre berechnet. Danach sind sowohl der Kreisverkehr B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach als auch der Kreisverkehr B 304 neu/Kr TS 8 der Qualitätsstufe „A“ (sehr gut) zuzuordnen (vgl. Planunterlage 21T).

Die Kreisverkehrslösung weist zudem eine hohe Verkehrssicherheit auf. Dies geht insbesondere darauf zurück, dass unfallträchtige Kreuzungs- sowie Linksabbiege- und Linkseinbiegekonflikte entfallen. Hinzu kommt, dass das geringe Geschwindigkeitsniveau sowie die geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den Verkehrsteilnehmern die Unfallschwere reduzieren (vgl. o.g. Merkblatt). Darüber hinaus hat die Kreisverkehrslösung auch den Vorteil, dass erheblich weniger Grund benötigt wird als bei der ursprünglichen Planung. Auch die ökologischen Eingriffe vermindern sich entsprechend. Insbesondere die Auswirkungen auf Fledermäuse und Waldvögel werden verbessert (vgl. Planunterlage 19.2T).

4.3.3.4 Änderungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz

Das bestehende nachgeordnete Straßen- und Wegenetz wird der jeweiligen Situation entsprechend angepasst. Die Detailangaben über die Änderungen im nachgeordneten Wegenetz sind im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11T2), den Lageplänen (Planunterlage 5T2) und den straßenrechtlichen Verfügungen (Planunterlage 12.1T, 12.2T2) aufgeführt.

Infolge der 2. Tektur vom 25.02.2015 wird der bestehende Geh- und Radweg entlang der St 2094 bis ca. Bau-km 0+070 der GVS Kleinornach in Richtung Kleinornach geführt. Der Geh- und Radweg quert die B 304 neu bei Bau-km 3+430 im Bereich des Kreisverkehrs mittels einer Querungshilfe auf dem Fahrbahnteiler.

Damit wird den Einwendungen der Verwaltungsgemeinschaft Obing sowie der Polizeiinspektion Traunstein im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur entsprochen.

Auf Höhe der Einmündung der B 304 alt wird beidseits der alten Bundesstraße eine Radwegverbindung in Richtung Obing angelegt. Richtung Osten zum bestehenden Geh- und Radweg nach Altenmarkt an der Alz kreuzt der neue Geh- und Radweg zwischen den Anschlüssen nach Obing bzw. Pfaffing und Hochbruck die neue St 2094 mittels einer Querungshilfe.

Im Rahmen der Maßnahme werden die beiden Bushaltebuchten südöstlich von Hochbruck an der bestehenden B 304 rückgebaut. Diese Haltebuchten werden durch zwei neue Haltebuchten auf der B 304 alt an der ehemaligen Einmündung der St 2094 ersetzt und verkehrssicher über einen Geh- und Radweg erschlossen. Eine verkehrssichere Verbindung zwischen der Bushaltebucht und dem Naherholungsgebiet Obinger See ist gewährleistet.

Weitere Bushaltebuchten sind im Zuge der Umgehungsstraße nicht vorgesehen. Die Bushaltestellen in der Ortschaft sowie bei Rumersham und Ausschachen bleiben erhalten und werden weiterhin angefahren.

Künftig kann die B 304 neu über drei öffentliche Feld- und Waldwege gekreuzt werden. Dies wurde infolge der 2. Tektur vom 25.02.2015 zur Vermeidung von langen Umwegen für die betroffenen Landwirte erlaubt.

Bei der Kreuzung des öffentlichen Feld- und Waldweges bei Bau-km 3+998 (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.3T und 4.8T) auf Höhe Ausschachen war aus topographischen Gründen schon immer der nördlich der B 304 gelegene Anschluss vorgesehen. Nachdem die Landwirte aus Ausschachen und Kleinbergham von südlich der Bundesstraße kommend die neue Bundesstraße auf mehrere hundert Meter Länge nutzen müssten und dann Linksabbieger ohne eigene Abbiegespur in die nördlich der B 304 gelegenen Grundstücke wären, ist es ungefährlicher, die direkte Kreuzung der B 304 für landwirtschaftliche Fahrzeuge zuzulassen. Des Weiteren erfolgt bei Bau-km 0+764 (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.15T2) und bei Bau-km 2+968 (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr.3.7T2) die Anbindung von öffentlichen Feld- und Waldwegen an die B 304.

Die infolge von Sperrungen von öffentlichen Feld- und Waldwegen an der B 304 neu erforderlichen Verlegungen von Verbindungs- und Wirtschaftswegen werden geländegleich an den Böschungen oder Flurgrenzen geführt. Sie werden mit der Breite von 3,0 m gemäß RLW 2005 hergestellt. Die unterbrochenen bzw. zu verlegenden Wege sind im Regelungsverzeichnis, Planunterlage 11T2, sowie im Erläuterungsbericht, Planunterlage 1T2, aufgeführt.

Der Wanderweg von Obing nach Schalkham wird unterbrochen. Als Ersatz kann die GVS Pfaffing-Schalkham (Schalkhamer Straße) benutzt werden, die eine Unterführung unter der B 304 neu erhält. Diese kleine, gekieste Straße ist aufgrund ihres minimalen Verkehrsaufkommens gleichzeitig für Kraftfahrzeugverkehr und Rad- und Wanderverkehr geeignet.

Der UVA forderte, dass die Zufahrten von Rumersham zur Bundesstraße so angepasst werden, dass die Fahrzeuge waagrecht stehen könnten und kein „Anfahren am Berg“ notwendig sei. Der Einwand ist zurückzuweisen. Da die Bundesstraße in ihrer Höhenlage im Bereich der Einmündungen nach Rumersham nicht verändert wird, ist das Einbiegen in die Bundesstraße problemlos möglich. Die Steigung der Zufahrten verändert sich nicht, eine ausreichende Anfahrtsicht an der Einmündung nach Rumersham ist gegeben.

Es wurde zudem die mangelnde Verkehrssicherheit bei der Einmündung nach Rumersham und zwar in beide Fahrtrichtungen kritisiert. Vor allem die Situation, dass man aus Richtung Obing kommend zunächst in die B 304 neu einbiege und dann nach kurzer Fahrt nach Rumersham abbiege, stelle eine Planungslücke dar. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Durch die Ortsumgehung Obing wird die Zufahrtssituation nach Rumersham nicht verschlechtert. Der Forderung nach dem Ausbau des vorhandenen Radweges zu einem Anbindungsweg für die Anwohner von Rumersham West an die B 304 alt Richtung Obing kann insbesondere aus Verkehrssicherheitsgründen nicht entsprochen werden. Eine Mischung des Fußgänger- und Radverkehrs mit motorisiertem Anliegerverkehr würde ein zusätzliches Gefährdungspotential für die schwächeren Verkehrsteilnehmer in sich bergen und ist daher abzulehnen. Zumal mit der planfestgestellten Ortsumgehung Obing für die Fahrbeziehung Rumersham - Obing lediglich ein zusätzlicher Ab- bzw. Einbiegevorgang nach Rumersham West bzw. Roitham erforderlich wird. Dies halten wir für zumutbar. Die Zufahrt nach Rumersham Ost liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Auch verkehrssicherheitstechnische Gesichtspunkte bedingen keine Änderung der Zufahrten. Für die Fahrt von Rumersham nach Obing muss im derzeitigen Zustand die Bundesstraße benutzt werden. Der jetzige Streckenverlauf zwischen Irlham und Roitham wies im Zeitraum von 2009 bis 2011 zwar eine Unfallhäufigkeit auf (vgl. Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 25.06.2014), die Zufahrten nach Rumersham Ost und nach Rumersham West sind davon jedoch ausgenommen. An diesen Zufahrten wurden keine Unfälle registriert. Die in diesem Zusammenhang von der Polizeiinspektion Traunstein geforderte Verlegung der Bergfeldstraße steht in keinem Zusammenhang mit der gegenständlichen Ortsumgehung Obing. Die Erschließung der Anliegergrundstücke

der Bergfeldstraße wird nicht geändert. Durch die Maßnahme ergeben sich weder in Lage noch in Höhe Änderungen in diesem Bereich.

4.3.3.5 Sonstiges

Im Zuge des Bauvorhabens entstehen zwei Brückenbauwerke: Das Bauwerk 01 überführt die B 304 neu über die GVS Pfaffing-Stöttwies. Das Bauwerk 02 überführt die B 304 neu über die Schalkhamer Straße. Für das Bauwerk 02 wird eine beidseitige Irritationsschutzwand erforderlich, welches als Querungshilfe für mehrere streng geschützte Fledermausarten gestaltet wird (Höhe 4,0 m, Gesamtlänge beidseitig je 60 m, nach Vorgabe des M-AQ 2008 und der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2011), vgl. 9.1.1T2 und 9.2T2, 3 V_{CEF} -Vermeidungsmaßnahme Fledermäuse).

Bis zum Aufwachsen der überwiegend durch Hecken- und Baumpflanzungen erzielten Leitstrukturen und Überflughilfen im Bereich von Waldranddurchschneidungen (Lage vgl. Planunterlage 9.1.1T2) werden temporär engmaschige Schutzzäune zwischen Pflanzungen und Fahrbahnrand erforderlich (nach Vorgabe des M-AQ 2008 und der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2011), vgl. 9.1.1T2 und 9.2T2, 3 V_{CEF} - Vermeidungsmaßnahme Fledermäuse).

Folgende Durchlässe müssen neu gebaut werden:

- Bau-km 0+572 periodisch wasserführender Graben
- Bau-km 0+634 periodisch wasserführender Graben
- Bau-km 0+932 ständig wasserführender Graben
- Bau-km 1+390 periodisch wasserführender Graben und als Hochwasserabfluss bei Hochwasserereignissen (zwei Durchlässe je DN 800)
- Bau-km 2+342 fünf Durchlässe je DN 1000 nur als Hochwasserabfluss bei Hochwasserereignissen
- Bau-km 3+990 Rabender Bach - Gewässer III. Ordnung.

Von mehreren Einwendern wurde die Verschiebung des Baubeginns der gegenständlichen Planfeststellungstrasse nach Nord-Westen Richtung Frabertsham, an die Stelle des Ausbauendes der Strecke Frabertsham-Rumersham gefordert, wie dies auch in einer Diplomarbeit zum Thema Ortsumgehung Obing aus dem Jahr 2009 vorgesehen sei. Die Verschiebung des Baubeginns sei u.a. aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen erforderlich, da an dieser Stelle eine Verengung der Straße und ein Wechsel der Längsneigung zu verzeichnen sei. Zudem wurde die Befürchtung vorgetragen, dass die Höhenlage der Straße am

bislang festgelegten Ausbaubeginn tatsächlich verändert werde und damit die Straße gegenüber dem Bestand höher liegen würde. Man befürchte deshalb ein „Tauchen“.

Diese Befürchtung ist unbegründet. Die Achse des Ausbauabschnitts Irlham-Frabertsham wurde bei der Planung der Ortsumgehung Obing sowohl in Lage als auch in Höhe berücksichtigt. Der Vorhabensträger hat im Rahmen der Planaufstellung die Sichtweiten an allen Einmündungen und Knotenpunkten überprüft und dies in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 10.02.2015 nachvollziehbar dargelegt. Demnach entsteht infolge der Baumaßnahme kein Knick in der Trasse und es besteht keine Gefahr des „Tauchens“. Der Beginn der Planfeststellungsstrecke wurde nicht aus Gründen der Kostenersparnis oder gar willkürlich festgelegt, sondern ergibt sich aus dem Punkt, an welchem die Gradienten und die Achse der B 304 neu die der B 304 alt in Lage oder Höhe verlässt. Ein klarer und konsequenter Schnitt zwischen Altbestand und Neubaustrecke ist zwingend erforderlich, um ein eindeutiges Ende der Betroffenheiten zu fixieren.

Mit der in den Einwendungen immer wieder zitierten Diplomarbeit zum Thema der Ortsumgehung Obing aus dem Jahr 2009 kann die geforderte Verschiebung des Baubeginns nicht begründet werden, da die Diplomarbeit nicht so detailliert ausgearbeitet war wie die jetzigen Unterlagen zur Planfeststellung. Dies betrifft auch die Anschlussbereiche, die zum Zeitpunkt der Diplomarbeit noch nicht genau vermessen waren. Bei Beginn der Planungen durch das Staatliche Bauamt Traunstein wurden genaue Vermessungsarbeiten durchgeführt. Nach der Bestandsvermessung konnte der Beginn der Baustrecke an die jetzige Stelle verschoben werden, weil erst hier sowohl lage- als auch höhenmäßig von der bestehenden Achse und Gradienten abgelenkt wird. Die Gradienten der Ausbaustrecke von Irlham führt in gleichbleibender Neigung auf die neue B 304 Ortsumgehung Obing weiter. Die Angleichung an den Bestand erfolgt auf bundeseigenem Grundstück im Rahmen der Bauausführung. Es wird weder in der Lage noch in der Höhe Unstetigkeiten geben.

Einige Einwander kritisierten die fehlende Errichtung von Bushaltbuchten im Bereich Rumersham. Dies sei aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen erforderlich. Wegen der kurzen Straßenverengung und der sprunghaften Veränderung des Längsgefälles bestehe nach Ansicht der Einwander eine besondere Gefahrenstelle. Dass der Bus auf freier Strecke, auf der Fahrbahn halten müsse, sei nicht hinnehmbar. Zusätzlich wurde im Bereich von etwa 300 m vor Ausbaubeginn bis nach der Einmündung in die B 304 (alt) bei etwa Bau-km 0+300 die Einrichtung

eines Überholverbots sowie die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung gefordert.

Die Forderung nach der Errichtung von Bushaltebuchten im Bereich Rumersham wird abgelehnt. Die beiden Bushaltestellen liegen außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Durch die Verschwenkung der B 304 neu gegenüber der B 304 alt werden jedoch die Sichtverhältnisse, insbesondere in Bezug auf die Bushaltestelle verbessert. Der Bereich zwischen dem Beginn der gegenständlichen Planfeststellungsstrecke und der bereits ausgebauten Strecke bei Irlham wird im Zuge der Baumaßnahmen im Rahmen der Bestandsangleichung mit erneuert, sodass eine durchgehend konstante Fahrbahnbreite ohne Einengung entsteht. Es wird auch keine „sprunghafte Veränderung des Längsgefälles“ geben. Die Gradienten sind in konstanter Längsneigung vom Bestand aus Richtung Irlham weiter in Richtung Altenmarkt geplant. In Lage und Höhe wird in diesem Bereich aber nichts an der Achse bzw. Gradienten der B 304 geändert. Somit liegen die vorhandenen Bushaltestellen außerhalb des Bereichs, in dem die B 304 neu von der Achse der B 304 alt abschwenkt.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverboten ist Angelegenheit des Landratsamtes Traunstein, Untere Verkehrsbehörde. Für den Bereich zwischen Rumersham und Roitham wurde zwischenzeitlich durch das Landratsamt Traunstein ein Überholverbot angeordnet und umgesetzt. Die Verbesserung der Situation ist außerhalb der Planfeststellung zu klären. Seitens des Vorhabensträgers wurde vorgeschlagen, die Bushaltestellen in den Parallelweg bei Rumersham Ost zu verlegen. Das Hauptgebiet von Rumersham wäre damit an den öffentlichen Nahverkehr so angeschlossen, dass keine Querungen der B 304 notwendig wären. Für die Einzelanwesen in Rumersham West blieben diese Querungen allerdings bestehen.

Entgegen der Auffassung einiger Einwender wird die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch den Bau der Ortsumgehung Obing in keiner Weise erschwert. Der öffentliche Nahverkehr wurde bei der Planung der Umgehungsstraße hinreichend berücksichtigt. Die Lage der zu verlegenden Busbuchten wurde mit dem Betreiber der Buslinie abgestimmt. Es wurden insofern keine Einwendungen erhoben.

Von einigen Einwendern sowie von der Verwaltungsgemeinschaft Obing wurde kritisiert, dass am Bauende bei Autschachen eine Steilböschung entstehe. Der Vorhabensträger prüfte infolge der Einwendungen die Möglichkeit mit einer Zwischengeraden die Steilböschung zu vermeiden.

Dadurch würde zwar die Baulänge um ca. 130 m verkürzt und die Steilböschung im Bereich von Bau-km 4+380 bis Bau-km 4+510 entfallen, was wiederum zu geringeren Verlust an Waldflächen und zur Verbesserung der Bewirtschaftbarkeit der Waldflächen führen würde. Jedoch ist diese Alternative insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen. Sie entspricht in Teilen nicht den Vorgaben der RAS-L und der RAL. So würde bei Bau-km 4+549,792 der erforderliche Übergangsbogen fehlen und die Mindestlänge der Geraden bei Bau-km 4+274,52 würde nicht eingehalten werden. Zudem wäre eine Bachverlegung des Rabender Bach auf einer Strecke von ca. 250 m erforderlich mit einhergehenden ökologischen Auswirkungen. Auch eine Verlegung einer bestehenden Gasleitung auf ca. 210 m müsste erfolgen.

Die Abwägung der Vor- und Nachteile der Alternativtrasse ergibt, dass die Nachteile vor allem wegen der sicherheitsrelevanten Trassierungsmängel deutlich überwiegen. Eine Verbesserung der Bestandssituation ist nur sinnvoll, wenn die Neutrassierung regelkonform ist. Die gegenständliche Alternativtrassierung weist jedoch zwei wesentliche, sicherheitsrelevante Widersprüche zu den geltenden Vorschriften auf. Daher stellt die planfestgestellte Lösung im Bereich Autschachen die einzig mögliche Trassierung dar, um die unetliche Linienführung der bestehenden B 304 in diesem Bereich zu verbessern. Eine Steilböschung im Bereich Autschachen ist somit unvermeidbar.

4.3.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). 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 bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Die Ortsumgehung Obing wird dazu beitragen, die Belastung der Anwohner innerhalb der Ortschaft mit Lärm- und Schadstoffimmissionen zu reduzieren, indem der überörtliche Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr auf die B 304 neu verlagert wird. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens.

4.3.4.1 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).

Des Weiteren hat der Vorhabensträger zugesagt folgende Empfehlungen des SG 50 der Regierung von Oberbayern zu berücksichtigen:

Es wird empfohlen, emissionsarme Baumaschinen einzusetzen (Stufe III A bei Selbstzündung $19\text{kW} \leq P < 37\text{ kW}$ bzw. III B bei Selbstzündung $37\text{kW} \leq P < 560\text{ kW}$ der Richtlinie 97/68/EG oder Nachrüstung mit einem Partikelminderungssystem (PMS), das die 2. Stufe der UNECE-Regelung Nr. 132 erfüllt; abweichend hiervon können bis zum 01.01.2017 erfolgte Nachrüstungen von PMS, die nach TRGS 554, VERT, Förderkreis Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren (FAD) zertifiziert oder nach Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) genehmigt wurden, weiterhin anerkannt werden); hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten.

Es wird empfohlen, Lkws zu verwenden, die mindestens die Emissionsgrenzwerte (Euro-5-Emissionsgrenzwerte) nach Tabelle 1 des Anhangs 1 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (zuletzt ergänzt durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission) einhalten.

4.3.4.2 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 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).

4.3.4.2.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der B 304 neu hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Das in § 50 BImSchG enthaltene Optimierungsgebot im Hinblick auf die Lärmvermeidung steht der Planung nicht entgegen.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt. Die Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG führt jedoch nicht dazu, dass eine unter Immissionsschutzgesichtspunkten nachteilige Straßentrasse in keinem Fall verwirklicht werden darf. Die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sie können also - zugunsten anderer gewichtiger Belange - in der Abwägung überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13).

Die Planfeststellungstrasse hält aufgrund ihres Abstandes die maßgebenden Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV ohne weitere Lärmschutzmaßnahmen ein. Die Lärmbelastungen sind weit von den zulässigen Lärmgrenzwerten entfernt. Dies gilt auch für die Feinstaub- und Schadstoffbelastung. Andere Trassen sind in der Gesamtschau unter Berücksichtigung des Optimierungsgebotes des § 50 Satz 1 BImSchG nicht vorzugswürdig (vgl. auch C 4.3.2 dieses Beschlusses). Eine Nordverschiebung der Trasse, wie sie auch die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ vorsehen, weisen zwar im Bereich zwischen der GVS Stöttwies und der GVS Obing-Kleinornach den größten Abstand zur Wohnbebauung auf, hätten aber gravierende Nachteile für andere Belange, insbesondere für den Naturschutz, zur Folge. Die am nächsten an Wohnbebauung heranrückende Offenlandtrasse wurde im Rahmen der Gesamtabwägung gerade auch aus Lärmschutzgesichtspunkten als gegenüber der Planfeststellungstrasse weniger vorzugswürdig abgelehnt (vgl. oben C 4.3.2 dieses Beschlusses). Eine Änderung der Gradiente auf Geländeneiveau bzw. im Einschnitt

wird aus den unter C 4.3.3.1 dieses Beschlusses dargestellten Erwägungen abgelehnt.

Der Vorhabensträger hat mit seiner Trassierung die angrenzende Bebauung angemessen berücksichtigt. Dem Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG ist damit unserer Ansicht nach Genüge getan.

4.3.4.2.2 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).

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. Mit Ausnahme des Wohngebietes Pfaffing handelt

es sich bei allen betroffenen Anwesen um Außenbereiche, die hinsichtlich der Immissionsgrenzwerte entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit als Dorf- und Mischgebiet behandelt werden.

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

Die Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Auch eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Bei der Ortsumgehung Obing handelt es sich um den Neubau einer Bundesfernstraße. Die Verlegung der St 2094 zum Kreisverkehr bei Jepolding und Anschluss an die B 304 neu ist ebenfalls als Neubaustrecke anzusehen. Am Beginn der Baustrecke bei Rumersham und am Ende der Baustrecke bei Ausschachen wurde jeweils die Überprüfung auf eine wesentliche Änderung durchgeführt.

4.3.4.2.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die Prognosebelastungen wurden im Rahmen der „Verkehrsuntersuchung B 304 Ortsumgehung Obing“ vom November 2010 und der „Verkehrsuntersuchung B 304 Ortsumgehung Obing Planfall 2013“ vom Dezember 2013 durch das Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) in Innsbruck ermittelt (vgl. Planunterlagen 21 und 21T) und der Lärmberechnung zugrunde gelegt (vgl. Planunterlage 17.1T).

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke an Werktagen (DTV_w) berechnet. Die Verwendung des DTV_w ist nicht zu beanstanden. Der DTV_w ist höher als der DTV, da der DTV einen Mittelwert

über alle Tage des Jahres darstellt, während der DTV_w die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung wiedergibt. Die Verwendung von höheren Verkehrsmengen in der Lärmberechnung ist für die Anwohner unter dem Gesichtspunkt der Lärmvorsorge günstiger.

Die Prognose laut Verkehrsgutachten des BVR ergibt für das Prognosejahr 2025 eine Verkehrsmenge von 6.710 Kfz/24h im Bereich B 304 westlich Obing (entspricht L9 Planunterlage 17.1T, S. 4/6), 4.671 Kfz/24h im Bereich B 304 neu zwischen B 304 alt und Kr TS 8 (LN 1 Planunterlage 17.1T, S. 4/6), 5.076 Kfz/24h im Bereich B 304 neu zwischen Kr TS 8 und St 2094 (LN 2 Planunterlage 17.1T, S. 4/6), 4914 Kfz/24h im Bereich St 2094 neu (LN 3 Planunterlage 17.1T, S. 4/6) und 6784 Kfz/24h im Bereich B 304 östlich Obing (L 4 Planunterlage 17.1T, S. 4/6).

Die Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Der Lärmschutz ist dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern auf die durchschnittliche Verkehrsbelastung auszulegen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Bei der Verkehrslärmberechnung wurde berücksichtigt, dass ein lärmindernder Fahrbelag mit einem Korrekturwert von $D_{StrO} - 2 \text{ dB(A)}$ vorgesehen ist. Ein Anspruch auf Verwendung eines offenporigen Asphalts, sog. Flüsterasphalt, wie von einigen Einwendern gefordert, besteht nicht. Der Flüsterasphalt ist zur Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nicht erforderlich. Zudem sprechen die mit Flüsterasphalt verbundenen Nachteile, wie etwa die aufwendigen Unterhaltungskosten sowie die nur kurzzeitige Lärmschutzwirkung, gegen dessen Verwendung.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159). Nach der ständigen Rechtsprechung des BVerwG ist die Beurteilung der Lärmauswirkungen eines Straßenbauvorhabens streng anhand der RLS-90 vorzunehmen, um die Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bei der Beurteilung von Verkehrsimmissionen sicherzustellen (vgl. z.B. BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, 9 A 25/09, Rn. 31 - zit. nach Juris).

4.3.4.2.4 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 auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine Überprüfung des Bauvorhabens am Anwendungsbereich der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Neubaustrecke der B 304 Ortsumfahrung Obing

Bei der Ortsumgehung Obing handelt es sich um den Neubau einer Bundesstraße i.S.v. § 41 BImSchG, so dass ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen bei Vorliegen einer Überschreitung der maßgebenden Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV gegeben ist. Nach der Verkehrslärmuntersuchung kommt es durch den Neubau der Umfahrung von Obing bei keinem der Gebäude im gesamten Untersuchungsgebiet zu einer Grenzwertüberschreitung. Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Wohngebiete und für Dorf-/Mischgebiete werden nicht überschritten, sondern bis zu rund 18 dB(A) am Tag und bis zu rund 14 dB(A) in der Nacht unterschritten. Es besteht daher kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen. Auf die Ergebnisse in Planunterlage 17.1T, Tabelle S. 9, zu den überprüften Immissionsorten wird verwiesen.

St 2094 Neubaustrecke

Die Verlegung der St 2094 zum Kreisverkehr bei Jepolding und der Anschluss an die B 304 neu ist ebenfalls als Neubaustrecke zu behandeln. Die nächstgelegenen Anwesen der Neubaustrecke der St 2094 wurden deshalb auf Lärmvorsorge i.S.d. 16. BImSchV untersucht. Die maßgebenden Grenzwerte der Lärmvorsorge für Dorf-/Mischgebiete von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht werden nicht überschritten, sondern um bis zu rund 20 dB(A) am Tag und 17 dB(A) in der Nacht unterschritten. Bei keinem Anwesen sind die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen erfüllt. Auf die Ergebnisse in Planunterlage 17.1T, Tabelle S. 16, wird verwiesen.

Beginn der Baustrecke bei Rumersham und Ende der Baustrecke bei Autschachen

Im Bereich des Beginns der Baustrecke bei Rumersham sowie des Bauendes bei Autschachen wurde gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV auf eine wesentliche Änderung eines Verkehrswegs überprüft. Nach dem Verkehrsgutachten wird sich der

Verkehr auf der B 304 östlich Obing nicht ändern. Westlich Obing wird sich dagegen der Verkehr auf der B 304 marginal um ca. 130 Kfz/24 h erhöhen. Die Lärmberechnung zeigt, dass trotz der genannten Änderungen die Kriterien für eine wesentliche Änderung im Sinne der Lärmvorsorge gemäß 16. BImSchV nicht vorliegen. Die Zunahme der Lärmbelastung bleibt unter der Grenze von 3 dB(A). Außerdem werden an den Anwesen dieses Streckenabschnitts auch nicht die Grenzwerte auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht bzw. überschritten. Es ergibt sich daher bei keinem Gebäude ein Anspruch auf Vornahme von Lärmvorsorgemaßnahmen. Auf die Ergebnisse in Planunterlage 17T, Tabelle S.17, wird verwiesen.

Da die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV eingehalten werden, kann davon ausgegangen werden, dass von der Ortsumgehung keine nach dem Stand der Technik vermeidbaren Lärmemissionen im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG ausgehen werden (BVerwG, Urt. vom 09.06.2010, Az. 9 A 20/08 Rn. 102; vgl. BVerfG, Beschluss vom 30. November 1988 - 1 BvR 1301/84).

Die Ortsumgehung Obing bewirkt insbesondere eine Lärmentlastung in der Ortsdurchfahrt. Die von der B 304 in der Ortsdurchfahrt von Obing ausgehenden Emissionen vermindern sich durch das Vorhaben um bis zu 7 dB(A) am Tag und in der Nacht. Eine Verringerung des Lärmpegels um 3 dB(A) ist für das menschliche Gehör gerade erst wahrnehmbar. Eine Verringerung des Lärmpegels um 10 dB(A) entspricht einer Halbierung des Lärms. Durch die für Obing zu erreichende Verringerung des Lärmpegels um bis zu 7 dB(A) wird also eine spür- und hörbare Erleichterung für die Anwohner an der Ortsdurchfahrt und im Nahbereich der Ortsdurchfahrt erreicht (vgl. Planunterlage 17.1T).

Die Beurteilung durch das Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern ergab, dass die Planunterlagen keine erkennbaren Mängel aufweisen.

Der Lageplan der untersuchten Immissionsorte sowie die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten Immissionsorte sind im Einzelnen in den Planunterlagen 1T2, 17.1T und 17.3T dargestellt, auf welche verwiesen wird.

4.3.4.2.5 Einwände zum Verkehrslärm

Der UVA sowie einige private Einwander monierten eine mangelnde Darstellung der Lärmberechnung im Erläuterungsbericht, insbesondere sei nicht ersichtlich, welche Verkehrszahlen der Lärmberechnung zugrunde gelegt würden. Außerdem sei nicht erkennbar, ob bei der Berechnung als Straßenbelag ein Flüsterasphalt angenommen wurde. Zur Reduzierung der Lärmbelastung für die betroffenen Ortsteile wurde eine

erhebliche Reduzierung der Dammlagen möglichst auf Geländeniveau sowie mehrreihige Bepflanzungen im Bereich der Anschlussstelle bei Rumersham und im Bereich Pfaffing gefordert.

In den immissionstechnischen Untersuchungen (Planunterlage 17.1T) ist angegeben, dass für die Ermittlung der Immissionsbelastung die Prognoseverkehrszahlen der Verkehrsuntersuchung B 304 Ortsumgehung Obing des Büros BVR herangezogen wurden. Die speziellen Verkehrszahlen zur Lärmberechnung wurden aus dem Gutachten übernommen und in der Unterlage 17.1T nochmals dargestellt (Seite 3 ff.) (siehe auch oben C 4.3.4.2.3 dieses Beschlusses).

Die Belastungen, die der Berechnung zugrunde gelegt werden, errechnen sich aus einer stündlichen Spitzenbelastung (Prognose) gemäß der 16. BImSchV. Der Schwerverkehrsanteil ist unterschiedlich hoch je nach betrachtetem Streckenabschnitt und Tag- oder Nachtwert. Die prozentualen Anteile sind jeweils auf Seite 5 der Planunterlage 17.1T unter der Bezeichnung pT (Prozentanteil Tag) und pN (Prozentanteil Nacht) angegeben.

Bei der Berechnung wurde kein offenporiger Asphalt („Flüsterasphalt“) angenommen, da diese Asphaltart aufgrund der hohen Unterhaltskosten und der kurzen Haltbarkeit nicht verwendet wird. Gerechnet wurde mit einer lärmindernden Asphaltdeckschicht (vgl. Planunterlage 17.1T). Diese Deckschicht wird planfestgestellt und muss somit eingebaut werden.

Entgegen der Ansicht mehrerer Einwender hat eine Absenkung des Straßendamms keine Auswirkungen auf die Immissionen. Der Vorhabensträger hat dies im Rahmen einer Vergleichsrechnung überprüft. Die Absenkung der Gradienten auf Geländeniveau bringt demnach lediglich Dezibelminderungen zwischen 0,1 und 0,7 dB(A) (vgl. Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 25.06.2014). Gerade wahrnehmbar sind für den Menschen aber erst Dezibeländerungen ab 3 dB(A). Eine Absenkung der Gradienten auf Geländeniveau hätte also - selbst wenn dies bautechnisch möglich wäre - hinsichtlich der Immissionen keine wahrnehmbaren Auswirkungen. Die geforderte Tieferlegung des Kreisverkehrs bei Hochbruck, die aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen nicht möglich ist (vgl. C 4.3.3 dieses Beschlusses), würde auch zu keiner Entlastung bezüglich der Immissionen führen. Eine weitere Absenkung des Kreisverkehrsplatzes würde aus Gründen der Lärmausbreitung tendenziell sogar eher eine Verschlechterung der Lärmbetroffenheit bei den Anwesen in Hochbruck bedeuten, da durch die größere Einschnittstiefe der Verschneidungspunkt der Einschnittsböschung mit dem

Urgelände näher an die Wohnbebauung heranrücken würde. Doch gerade diese Verschneidungskante wirkt als ablenkendes Element in der Schallausbreitung. Je weiter diese von der Schallquelle entfernt ist, desto eher trifft die Lärmausbreitung die Häuser. So nimmt die Immissionsbelastung z.B. am Immissionsort IO 9 Hochbruck aufgrund der neuen Gradienten, die nicht mehr so tief eingeschnitten ist, um ca. 2 dB(A) ab (vgl. Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 25.06.2014).

Der Radius der Kreisverkehre sollte nach Ansicht einiger Einwender unter Lärmgesichtspunkten so gestaltet sein, dass ein flüssiges Passieren auch für Lkw möglich ist. Üblicherweise haben Kreisverkehre einen Außendurchmesser von 40 m. Für die Ortsumgehung Obing wurde aufgrund der besonderen Situation, dass der Hauptverkehrsstrom auf der B 304 neu stattfindet, ein Außendurchmesser von 50 m geplant, sodass eine möglichst zügige Befahrbarkeit der Kreisverkehre gewährleistet ist.

Die Forderung nach mehrreihigen Bepflanzungen als Lärmschutz im Bereich Rumersham und Pfaffing wird mangels immissionsschutzrechtlicher Erforderlichkeit abgelehnt. Entgegen dem Vorbringen einiger Einwender wirken Gehölzpflanzungen kaum lärmindernd. Die Schallschutzwirkung von Bepflanzungen wird in der Bevölkerung meist erheblich überschätzt. Als städtebauliche Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB(A) bewirkt (vgl. Städtebauliche Lärmfibel, UBA Baden-Württemberg 2007). Gehölzpflanzungen entlang der Straße dürfen gemäß Abstimmung mit den Naturschutzbehörden zudem nur in Bereichen erfolgen - und wurden nur dort geplant (siehe Maßnahme 6 G) - in welchen sie keine zusätzliche artenschutzrechtliche Beeinträchtigung der kartierten Wiesenbrüterreviere durch Kulissenwirkung entfalten können.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN) und einige Einwender kritisierten, dass der Ortskern durch die Ortsumgehung kaum merklich von Lärm entlastet werde. Gleichzeitig sei eine starke Neuverlärmung für viele Bürger entlang der der neuen Trasse zu verzeichnen. An den Orten Rumersham und Hochbruck würden Immissionswerte erreicht, die insbesondere nachts nahe der jeweiligen Grenzwerte liegen.

Diese Einwände sind zurückzuweisen. In Rumersham kommt es an einigen Anwesen zu einer Abnahme der Lärmimmissionspegel um bis zu 4 dB(A). Richtig ist zwar, dass einige wenige Einzelanwesen durch die Ortsumgehung Obing (u.a. IO 3 Rumersham) Erhöhungen des Immissionspegels ausgesetzt sind, die maßgeblichen

Grenzwerte der 16. BImSchV werden aber an allen Orten eingehalten. So sind etwa an den Anwesen im geschlossenen Ortsteil von Rumersham leichte Erhöhungen gegenüber dem Bestand zu verzeichnen. Am der neuen Straße nächst gelegenen Anwesen (IO 1 Rumersham) beträgt die Erhöhung beispielsweise maximal 3,2 dB(A). Am IO 3 Rumersham liegt der Beurteilungspegel in der Nacht aber immer noch um 8 dB(A) unter dem maßgebenden Grenzwert der Lärmvorsorge der 16. BImSchV.

Im Ortsteil Hochbruck werden auf der Südseite der Gebäude Pegelminderungen von bis zu 25 dB(A) erreicht. Auf der Nordseite der Gebäude treten durch die Verlegung der B 304 zwar Pegelerhöhungen auf, die maximale Steigerung am IO 9 Hochbruck 1. OG liegt aber immer noch nachts um 5,6 dB(A) unter dem maßgebenden Grenzwert der Lärmvorsorge der 16. BImSchV. Gegenüber der ursprünglichen Planung (1. Auslegung), bei der bezüglich desselben Immissionsortes (IO 9 Hochbruck) die Unterschreitung des Nachtgrenzwertes noch 3,7 dB(A) betrug, ist infolge der 1. Tektur vom 20.03.2014 eine Verbesserung der Lärmbelastung zu verzeichnen. In der 1. Tektur hat sich durch den naheliegenden Kreisverkehr auch die Gradienten bei Hochbruck geändert, was zu den vorgenannten Pegelminderungen geführt hat.

Vergleicht man die Anzahl der Anwohner, die im Bereich der Ortsdurchfahrt Obing entlastet werden mit der Anzahl der Anwohner, die neu belastet werden, so ist die Zahl der entlasteten Gebäude ungleich höher.

So liegen im Bereich von

10 m Entfernung zur B 304 alt 34 Wohngebäude,

10 m Entfernung zur B 304 neu kein Wohngebäude

50 m Entfernung zur B 304 alt 93 Wohngebäude,

50 m Entfernung zur B 304 neu kein Wohngebäude

100 m Entfernung zur B 304 alt 165 Wohngebäude,

100 m Entfernung zur B 304 neu 5 Wohngebäude.

Es kommt also entgegen der Auffassung des BN und des UVA an der Ortsdurchfahrt Obing zu einer starken Entlastung der Anwohner von Lärmimmissionen.

Nach Ansicht des Einwenders Nr. 1016 sei ein besserer Lärmschutz für die Anwohner, das Strandbad und den Obinger See erforderlich. Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden. Die Ausführung von Lärmschutzmaßnahmen kann nur auf Grundlage der 16. BImSchV erfolgen, wenn die Grenzwerte für Lärmvorsorge überschritten sind. Diese Grenzwerte sind aber an keiner Stelle der geplanten

Ortsumgehung überschritten, sondern werden im Gegenteil weit unterschritten, wie sich aus der immissionstechnischen Untersuchung ergibt (vgl. Planunterlage 17.1T, sowie C 4.3.4.2.4 dieses Beschlusses). Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen von Seiten des Vorhabenträgers sind aufgrund der Gleichbehandlung aller Lärmbetroffenen und der Gesetzeslage nicht vorgesehen. Es ist auch nicht zu beanstanden, dass der Vorhabensträger für Erholungsflächen, wie den Obinger See, keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen hat, weil die zur Beurteilung der Verkehrslärmimmissionen heranzuziehende 16. BImSchV für diese Flächen keine einzuhaltenden Grenzwerte als schutzbedürftige Gebiete vorschreibt. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG, auf welcher die 16. BImSchV beruht, stellt auf den Schutz der Nachbarschaft ab. Dabei handelt es sich um einen konkretisierbaren Personenkreis, der sich mit einer gewissen Regelmäßigkeit im Einwirkungsbereich der zu bauenden Straße aufhält. Der Personenkreis, welcher gelegentlich Flächen zur Erholung oder der Sportausübung aufsucht, ist nicht dermaßen bestimmt genug, um unter den Begriff "Nachbarschaft" zu fallen. Es ist zudem nicht davon auszugehen, dass die Nutzung des Naherholungsgebietes wegen Immissionen unmöglich gemacht wird.

Es wurde moniert, dass folgende Anwesen des Ortsteils Rumersham bei der Lärmermittlung nicht berücksichtigt wurden: Fl. Nrn. 1033/2, 1038/2 und 1082, jeweils Gemarkung Obing.

Alle drei Anwesen liegen außerhalb der Baustrecke der Ortsumgehung Obing. Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist damit nicht eröffnet. Im Übrigen hat eine infolge der Einwendung durch den Vorhabensträger durchgeführte Überprüfung für das Anwesen auf der Fl. Nr. 1033/2 der Gemarkung Obing ergeben, dass sich durch die Baumaßnahme keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV ergibt. Bei der Berechnung wurde - jeweils mit den prognostizierten Verkehrszahlen für 2025 - der Prognose-Nullfall (ohne Ortsumgehung) mit dem Prognose-Planfall (mit Ortsumgehung) verglichen. Dabei ergeben sich für das Anwesen durch die Ortsumgehung Steigerungen von 0,6 dB(A) am Tag und 0,5 dB(A) in der Nacht. Beides sind Werte, die für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind. Erst ab 3 dB(A) sind Lärmänderungen wahrnehmbar. Auch liegt die für das Anwesen errechnete Lärmbelastung von 52,5 dB(A) tags und 46,1 dB(A) nachts weit unter den gesetzlichen Grenzwerten der Lärmvorsorge der 16. BImSchV.

4.3.4.3 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Die Abschätzung der zu erwartenden Schadstoffbelastungen wurde, wie von Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern gefordert, im Zuge der 2. Tektur vom 25.02.2015 aktualisiert und nach den „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ durchgeführt. Die ermittelten zu erwartenden Gesamtluftschadstoffbelastungen überschreiten nicht die geltenden verkehrsspezifischen Grenz- und Leitwerte der 39. BImSchV. Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Luftverunreinigungen bzw. zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind nicht notwendig. Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Planunterlage 17.2T2 verwiesen.

4.3.4.4 Bodenschutz

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

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.

Nach der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Traunstein sind keine Altlastenflächen durch die planfestgestellte Trasse oder durch Ausgleichsmaßnahmen betroffen. Sollten während der Baumaßnahme dennoch Bodenauffälligkeiten angetroffen werden, die auf eine Altlast hinweisen, wird durch die Auflage A 3.8.2 dieses Beschlusses festgesetzt, dass in diesem Fall das Landratsamt Traunstein sowie das Wasserwirtschaft Traunstein zu benachrichtigen sind.

4.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

4.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

4.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele der bis zu 1,5 km südöstlich der Trasse liegenden Natura 2000-Gebiete Nrn. DE 8040-371 und DE 8040-471 „Moorgebiet von Eggstätt-Hemhof bis Seeon“ können ausgeschlossen werden. Dasselbe gilt für das Natura 2000-Gebiet DE 8041-302 „Alz von Chiemsee bis Altenmarkt“. Auf die Ausführungen unter C 3. dieses Beschlusses wird verwiesen.

Sonstige Schutzgebiete nach §§ 23 - 29 BNatSchG sind im Umfeld des Untersuchungsgebietes nicht vorhanden.

Gesetzlich geschützte Biotop nach § 30 BNatSchG sowie geschützte Landschaftsbestandteile nach Art. 16 BayNatSchG liegen im Trassenumfeld kleinflächig vor, werden aber von der Trassenführung nicht betroffen.

4.3.5.1.2 Artenschutz

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

4.3.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

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.

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.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nur nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder europäische Vogelarten betroffen (- eine Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wurde bisher nicht erlassen -) liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. Nach dem Urteil des BVerwG vom 14.07.2011, 9 A 12.10 - „Freiberg-Urteil“- ist § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG jedoch für unvermeidbar mit dem Verlust an Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbundene Tötungen von Tieren nicht anzuwenden, da gegen diese Vorschrift insoweit europarechtliche Bedenken bestehen. Solche Verluste werden daher vorsorglich nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG beurteilt. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG bestimmt zunächst, dass die vorhabensbedingten Auswirkungen auf besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten, die nicht in Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt und keine europäische Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind.

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

4.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen hingegen 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 Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, vgl. Planunterlage 19.2T), die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 24.03.2011 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) unter Berücksichtigung der hiervon abweichenden artenschutzrechtlichen Vorgaben aus der jüngeren Rechtsprechung, begründet durch das Urteil des BVerwG vom 14.07.2011 („Ortsumfahrung Freiberg“), wonach die Privilegierung des § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht anwendbar ist. Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage 19.2T dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden dabei Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

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

Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG haben können. In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Vorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Vorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte

Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden muss, ist schließlich zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

4.3.5.1.2.3 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen

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 Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-RL und von Vogelarten berücksichtigt:

– 6 G: Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers

Bei der Begrünung der Straßenböschungen zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft werden üppige Krautfluren vermieden, zur Senkung der Attraktivität für Jungtiere des Kiebitzes. Ebenso wird in den Offenlandbereichen Gehölzaufwuchs vermieden, da dieser Kulissenwirkung auf Wiesenbrüter aufweist oder Eignung als Ansitz für kollisionsgefährdete Vogelarten, welche Straßenbereiche gezielt aufsuchen (u.a. streng geschützte Arten wie Mäusebussard und Turmfalke. Es erfolgt eine Einsaat von Landschaftsrasen und eine mehrschürige Mahd ab Mai zur Vermeidung von Deckung bietendem hohem Aufwuchs. In den Walddurchschneidungsbereichen dagegen wird durch Entwicklung artenarmer Langgrasrasen die Attraktivität des Straßenbereichs und damit das Kollisionsrisiko u.a. für Fledermäuse gering gehalten werden. Es erfolgt eine Einsaat von kräuterarmen Landschaftsrasen und eine frühe einschürige Mahd. Eine Gehölzbepflanzung auf baubedingt in Anspruch genommenen Waldflächen erfolgt nur bis 10 m Abstand zum Fahrbahnrand, um das Risiko von Tierkollisionen zu minimieren.

– 7 V: Bauzeitenregelung zum Artenschutz

Es erfolgen Bauzeitenregelungen zur Vermeidung von baubedingter Tötung von Wiesenbrütern, Fledermäusen und waldbewohnenden Vogelarten. Dazu gehören

die Beschränkung von Gehölzeinschlag und Rodungsaktivitäten auf die Monate Oktober bis Ende Januar (außerhalb der Vogelbrutzeit und weitgehend außerhalb der Quartiernutzungszeiten von Fledermäusen; ergänzend erfolgt eine gutachterliche Begleitung bei der Fällung potentieller Höhlenbäume), sowie die Beschränkung der Baufeldfreimachung im Offenlandbereich (Wiesenbrüterlebensräume) auf die Zeiträume außerhalb Mitte März bis Mitte August (Brutzeiten von Kiebitz und Feldlerche).

– 8 V: Bauschutzmaßnahmen

Es erfolgen Staub- und Sichtschutzmaßnahmen zur Vermeidung von Stoffeinträgen und Störungen in Lebensräumen.

Die konkreten Maßnahmen sind in den Planunterlagen 9.2T2, 19.1T2 und 19.2T näher beschrieben, auf die wir hiermit verweisen.

4.3.5.1.2.4 CEF-Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität

Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (continuous ecological functionality measures - CEF) werden darüber hinaus folgende Maßnahmen durchgeführt, um Beeinträchtigungen lokaler Populationen zu vermeiden. Die Maßnahmen müssen vor Umsetzung der Planung realisiert werden:

– 1 A_{CEF}: Ausgleichsmaßnahme Offenland/Wiesenbrüter

Beeinträchtigungen von lokalen Populationen des Kiebitz (Brutkolonien mit elf Brutpaaren nördlich und östlich des Obinger Sees, Rastplatz) sowie der Feldlerche (fünf Reviere im gleichen Bereich) werden durch zeitlich vorgezogen Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche ausgeglichen oder vermindert. Die Anlage der 3,0 ha großen Ausgleichsfläche (Extensivgrünland, auf Teilflächen durch Überstauung vernässt) erfolgt im Koloniebereich nördlich des künftigen Bundesstraßenverlaufs.

– 2 A_{CEF}: Ausgleichsmaßnahme Wald/Amphibien

Die Maßnahme besteht in der zeitlich vorgezogene Aufforstung von standortgemäßem Laubwald/Laubmischwald mit reich gestuften Waldrändern und Säumen, verbunden mit dem Erhalt und der ökologischen Aufwertung eines bedeutsamen Laichgewässers und seines Umfelds. Die Maßnahme dient nach Artenschutzrecht als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme/CEF-Maßnahme und zur Eingriffsminderung für Beeinträchtigungen von Landlebensraum von Amphibien (Laubfrosch, Springfrosch, Kammmolch, weitere besonders geschützte Arten), von Jagdhabitaten mehrerer Fledermaus-Arten und als Lebensraum für Waldvögel und Eidechsen.

– 3 V_{CEF}: Vermeidungsmaßnahme Fledermäuse/Vermeidungsmaßnahme Landschaftsbild

Potentielle Beeinträchtigungen von lokalen Fledermauspopulationen, welche sich durch Zerschneidung von Flugstrecken zwischen Quartieren im Siedlungsbereich Obing/Pfaffing und Jagdhabitaten in Waldbereichen bzw. durch Querung von Flugstrecken an inneren und äußeren Grenzlinien des Waldbestands ergeben (signifikant erhöhtes Risiko von betriebsbedingten Kollisionen, Trennwirkungen zwischen populationsrelevanten Teillebensräumen, gemäß Sonderuntersuchung Fledermäuse, Planunterlage 19.4.1T2), werden durch Pflanzung von Leitstrukturen zu der geplanten Unterführung Bauwerk 02 sowie durch Pflanzung bzw. Anlage von Überflughilfen an den ermittelten bedeutsamen Querungsbereichen von Fledermäusen, mit Leitstrukturen und Sperrpflanzungen an der Trasse vermieden.

Es erfolgt die zeitlich vorgezogene Pflanzung einer naturnahen mehrreihigen Baumhecke als Leitstruktur zur Lenkung von Flugbewegungen hin zur geplanten Unterführung an der GVS Schalkhamer Straße vom Siedlungsrand Pfaffing bis zur geplanten Unterführung Bauwerk 02. Ferner erfolgt im Zuge der Baumaßnahmen die Pflanzung von dichten naturnahen Baumhecken (Sperrpflanzungen zur Vermeidung von Überflug als Leitstrukturen zur geplanten Unterführung bzw. zur Anhebung der Flughöhe beim Überfliegen der Trasse) mit einer Mindesthöhe von 4 m über der Fahrbahn, beiderseits der geplanten B 304 mit mindestens 5 m Abstand zum Fahrbahnrand.

An den Kreuzungspunkten der Trasse mit Waldrändern erfolgen anschließend an die Leitpflanzungen Pflanzungen großkroniger Bäume als Hop-Over-Strukturen/Überflughilfen. Sofern die angestrebte Wuchshöhe und Dichte der Sperrpflanzungen bis zur Inbetriebnahme der Straße nicht erreicht wird, sind die vorgesehenen Sperrpflanzungen durch die temporäre Aufstellung eines entsprechend hohen Flugsperrzaunes zu ergänzen. Die Wirksamkeit der Unterführung Bauwerk 02 als Querungshilfe wird durch Errichtung einer Irritationsschutzwand gesichert. Durch die jeweils individuell für die relevanten Querungsbereiche gestalteten Maßnahmen werden Kollisionsrisiken minimiert und traditionelle Flugstrecken/Lebensraumverbindungen erhalten. Durch die Sperrpflanzungen werden auch Risiken für kollisionsgefährdete Vogelarten (u.a. Eulen, Raubvögel) gemindert.

– 4 A_{CEF}: CEF-Maßnahme Zauneidechse

Die Maßnahme besteht in der Anlage einer Kies-Sand-Schüttung mit eingegrabenen Wurzeltellern, an dem besonnten Wald-Südrand östlich Hochbruck. Die Maßnahme dient nach Artenschutzrecht als zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahme/CEF-Maßnahme zur Schaffung eines Sonn- und Eiablageplatzes der Zauneidechse, in für die Population erreichbarer, aber sicherer Lage neben einer überbauten Lebensstätte.

Die genannten Maßnahmen sind insbesondere in den Planunterlagen 9.2T2, 19.1T2 und 19.2T im Einzelnen dargestellt. Darauf wird verwiesen. Sie sind Bestandteile des festgestellten Plans bzw. Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses. Ihre Beachtung ist daher sichergestellt. Der Zeitraum zwischen der vorgezogenen Maßnahmenumsetzung und Baubeginn ist, wie vom Landratsamt Traunstein gefordert, in den Maßnahmenblättern (Planunterlage 9.2T2) konkret festgesetzt, worauf verwiesen wird. Die zeitlichen Vorgaben wurden von den jeweiligen faunistischen Fachgutachten abgeleitet und auf Grundlage aktueller Erkenntnisse und Leitfäden mit der höheren Naturschutzbehörde als ausreichend abgestimmt.

4.3.5.1.2.5 Ergebnis

Durch das Vorhaben B 304 Ortsumgehung Obing ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt artenschutzrechtliche Risiken nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG, bei den Arten nach Anhang IV FFH-RL für mehrere Fledermausarten (Bechsteinfledermaus, Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Nordfledermaus, Rauhhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus), die Zauneidechse und drei Amphibienarten (Laubfrosch, Springfrosch, Kammmolch), sowie bei den europäischen Vogelarten für die Wiesenbrüter Kiebitz und Feldlerche, Raubvögel und weitere Waldvogelarten (vgl. Planunterlage 19.2T).

Verbotstatbestände bezüglich Fledermausarten können durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen zum Kollisionsschutz und zur Lebensraumvernetzung sicher vermieden werden (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 14 ff.).

Bezüglich einer Fortpflanzungs- und Ruhestätte der Zauneidechse kann im Wege einer CEF-Maßnahme zur Anlage einer Lebensstätte die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sicher vermieden werden (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 61 ff.).

Verbotstatbestände bezüglich Beeinträchtigung des Landlebensraums und der Wanderbeziehungen von Amphibienarten können durch eine CEF-Maßnahme zum

Waldausgleich in Verbindung mit der ökologischen Aufwertung eines bedeutsamen Laichgewässers sicher vermieden werden (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 65 ff.).

Durch den Trassenverlauf eines störungsarmen Offenlandbereichs werden Wiesenbrüter-Vorkommen von Kiebitz und Feldlerche beeinträchtigt. Für die Feldlerche können dabei Verbotstatbestände durch eine vorgezogene Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche vermieden werden (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 83 ff.).

Für den Kiebitz können Schädigungsverbote durch eine vorgezogene Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche vermieden werden. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand sind die jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG kann ausgeschlossen werden, weil eine geeignete Möglichkeit zur Neuschaffung von Ersatzlebensräumen durch die Anlage einer 3 ha großen Ausgleichsfläche (1 A_{CEF}) vor dem Bau der Trasse besteht. Die ökologische Funktionalität der betroffenen Lebensstätten bleibt damit im räumlichen Zusammenhang gewahrt (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 77 ff.).

Es kann aber in Bezug auf den Kiebitz nicht sicher ausgeschlossen werden, dass das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (Beeinträchtigung einer Rastpopulation und indirekte Beeinträchtigung der Brutpopulation) und das Tötungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (signifikant erhöhte Kollisionsrisiken für Jungtiere) erfüllt sind.

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d.h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebens-

chancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss. Die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung kommt vorliegend zu dem Ergebnis, dass ein erhebliches Stören mit Verringerung der Rastpopulation und indirekter Beeinträchtigung der Brutpopulation nicht sicher ausgeschlossen werden kann (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 77 ff.).

Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, juris, Rn. 91). Vorliegend hat die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ergeben, dass eine Steigerung des Kollisionsrisikos für den Kiebitz nicht ausgeschlossen werden kann (Planunterlage 19.2T, S. 77 ff.).

Mit den vorgesehenen Maßnahmen zur vorgezogenen Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche werden aber für den Kiebitz die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 u. 2 BNatSchG geschaffen. Es kommt zu keiner nachhaltigen Verschlechterung des Erhaltungszustands der Population, da die Population durch wesentlich bessere Brut- und Aufzuchtchancen langfristig erhalten wird, keine zumutbare Alternative gegeben ist und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben gegeben sind.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und sich mit dem Ergebnis einverstanden erklärt. Auf die fachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in Planunterlage 19.2T wird verwiesen.

4.3.5.1.2.6 Einwendungen

Fledermäuse

Die Wechselbeziehung zwischen Obinger See und nördlich gelegenen Waldgebiete seien laut UVA nicht ausreichend untersucht worden.

Die durchgeführten Untersuchungen erachten wir als ausreichend. Die Auswirkungen auf Fledermäuse werden in den Planunterlagen 19.1T2, 19.1.1T2, 19.1.2T2 und 19.2T ausführlich behandelt. Insbesondere wurde eine umfassende Spezialuntersuchung Fledermäuse durch das Ökologiebüro Gruber (vgl. Planunterlage 19.4.1T2) gemäß den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen,

unter Berücksichtigung des Leitfadens „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Ausgabe 2011“, in Detailabstimmung mit weiteren Fledermaus-Experten (Büro FÖA) und über einen Beobachtungszeitraum von drei Jahren unter Berücksichtigung jahreszeitlicher Aspekte durchgeführt. Auch die Wechselbeziehungen zwischen Obinger See und nördlich gelegener Waldgebiete wurden dabei angemessen und artspezifisch berücksichtigt. Im Rahmen der Spezialuntersuchung wurde anhand von stationären Lautaufnahmen mit Batcodern sowie mit einem UltraSoundGate bei der Transekt-Kartierung und anhand von Netzfängen sowie der Erfassung des Quartierpotenzials in den Siedlungsbereichen das Vorkommen und die Aktivität von Fledermäusen im Untersuchungsgebiet ermittelt (vgl. Planunterlage 19.4.1T2). Das Ergebnis ist auch in der Planunterlage 19.1T2 dargestellt.

Entgegen der Auffassung des UVA wurden die vorhabensrelevanten Beziehungen Jagd/Quartier für das Gebiet Moosmühl angemessen behandelt (vgl. Planunterlage 19.4.1T2, S. 45, 19.1T2, S. 17 ff.) und im Rahmen des Maßnahmekonzepts entsprechend berücksichtigt.

Die Einbeziehung anderer Bauprojekte ist entgegen der Ansicht des UVA nicht erforderlich. Jedes Vorhaben muss für sich in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die artenschutzrechtlichen Vorgaben nach §§ 44 und 45 BNatSchG erfüllen bzw. ausgleichen. Kumulative Wirkungen (Summationswirkungen) sind nicht Gegenstand des Artenschutzes.

Die Lenkung der Fledermaus-Flugrouten in die Schalkhamer Straße bringe nach Meinung einiger Einwender weiteres Konfliktpotential mit sich, da die Unterführung auch von Pkws und landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werde. Laut UVA sei nicht anzunehmen, dass die geplante Lenkung von den Fledermäusen angenommen werde. Diese Behauptungen werden aber durch die Spezialuntersuchung Fledermäuse widerlegt. Danach ist die Unterführung der Schalkhamer Straße (ein nicht asphaltierter Wirtschaftsweg) wegen des sehr geringen Verkehrsaufkommens und weitgehend fehlendem Nachtverkehr für eine Querungshilfe gut geeignet (vgl. Planunterlage 19.4.1T2, S. 51).

Insgesamt seien nach UVA und BN zudem die vorgesehenen Schutzmaßnahmen unzureichend und nicht geeignet, das Tötungsrisiko zu vermeiden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Das vorgesehene artenschutzrechtliche Maßnahmekonzept wurde unter Berücksichtigung der Spezialuntersuchung Fledermäuse (Planunterlage 19.4.1T2), die gemäß den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und nach den Vorgaben des Leitfadens „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr (Ausgabe

2011)“ durchgeführt wurde, und in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erarbeitet. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat dazu ihr Einverständnis erklärt. Demnach kann aufgrund der festgesetzten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (vgl. C 4.3.5.1.2.4) die Erfüllung des Tötungstatbestandes sicher vermieden werden. Insbesondere ist eine Verbreiterung der vom UVA als flächenmäßig zu gering bewerteten Ausgleichsfläche 2 A_{CEF} nicht erforderlich. Der Flächenverlust von Nahrungshabitaten durch das Vorhaben ist als gering einzustufen. Dieser wird durch die Maßnahmefläche 2 A_{CEF} sowie durch weitere Gehölzpflanzungen mit Saumstrukturen in Flugbereichen der betroffenen Arten beiderseits der Trasse ausgeglichen (vgl. Planunterlagen 9.1.1T2 und 9.2T2). Im Hinblick auf die Artenschutzmaßnahmen für Fledermäuse bildet die Maßnahme 2 A_{CEF} nur einen ergänzenden Teil, da der Flächenverlust von ergiebigen Nahrungshabitaten durch das Vorhaben verhältnismäßig gering ist. Von wesentlicher Bedeutung ist die Maßnahme 3 V_{CEF} zur Vermeidung möglicher Trennwirkungen zwischen Quartieren und Nahrungshabitaten, insbesondere auch als Folge der Dammlage der Trasse, und zum Kollisionsschutz (s.o. C 4.3.5.1.2.4 dieses Beschlusses). Die Kollisionsrisiken werden dabei nicht allein, wie durch den UVA kritisiert, durch punktuelle Hop-Over-Pflanzungen vermieden, sondern durch ein umfassendes Schutzkonzept aus verschiedenen, sinnvoll zusammenwirkenden Maßnahmen im Rahmen der Maßnahme 3 V_{CEF} (vgl. Planunterlage 9.2T2, S. 7 ff.). Die geplanten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen basieren auf der Spezialuntersuchung Fledermäuse unter Berücksichtigung der „Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr (Ausgabe 2011)“ (Planunterlage 19.4.1T2). Es ist daher von ausreichender Wirksamkeit dieser Maßnahmen auszugehen.

Der UVA forderte ein Monitoring im Sinne einer vor Baubeginn zu erfolgenden Überprüfung, inwieweit Ersatzmaßnahmen, die teilweise bis zu zwei Jahre vor Baubeginn umgesetzt werden, von den Tieren angenommen werden, beziehungsweise ob die Maßnahmen im naturschutzfachlichen Sinne überhaupt zielführend seien. Greife die Maßnahme nicht, müsse der Baubeginn verschoben werden.

Diese Forderungen werden abgelehnt. Eine CEF-Maßnahme gilt als wirksam, wenn die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Lebensstätte unter Beachtung der aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnisse mit einer hohen Prognosesicherheit attestiert werden kann. Dies ist hier der Fall (vgl. Planunterlage 19.4.1T2). Der Zeitraum zwischen vorgezogener Maßnahmeumsetzung und Baubeginn ist in den Maßnahmeblättern (Unterlage 9.2T2) konkretisiert, auf die in dem Fachbeitrag saP (Planunterlage 19.2T) verwiesen wird. Die zeitlichen Vorgaben wurden von den

faunistischen Fachgutachten abgeleitet und auf Grundlage aktueller Erkenntnisse und Leitfäden mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt. Eine Funktionskontrolle ist demnach nicht erforderlich. Soweit es um Pflanzungen im Baufeld der Trasse geht, sind diese erst im Zuge der Straßenbauarbeiten durchführbar. Für den Fall, dass die angestrebte Wuchshöhe und Dichte der Sperrpflanzungen und Überflughilfen bis zur Inbetriebnahme der Straße nicht erreicht werden, sind die vorgesehenen Sperrpflanzungen durch die temporäre Aufstellung eines entsprechend hohen Flugsperenzaunes zu ergänzen (vgl. Planunterlage 9.2T2). Die vorgesehenen Pflanzungen außerhalb des Baufeldes, wie etwa die als Leitstruktur dienende Baumhecke von Pfaffing zur geplanten Unterführung der Schalkhamer Straße, werden zeitlich vorgezogen angelegt. Diese als Leitstruktur dienende Baumhecke benötigt aber keine mehrjährige Entwicklungszeit, um lenkende Wirkung zu entfalten (vgl. Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Ausgabe 2011).

Amphibien

Die vorgelegten Planunterlagen wurden im Hinblick auf Amphibien als unzureichend kritisiert. Der Obinger See mit den nördlich gelegenen Waldgebieten sei ein wichtiger Lebens- und Wanderraum für die erwähnten Amphibien. Eine detaillierte Untersuchung hierzu fehle. Der UVA forderte eine zusätzliche Fangzaunfassung. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Wir erachten die faunistischen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf unsere artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, B. v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06, juris, Rn. 20; BVerwG, B. v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, juris, Rn. 31).

Es liegt mit der Planunterlage 19.4.4T eine Standarduntersuchung Amphibien vor, die insbesondere die Betroffenheit von Wanderpopulationen und die relevanten Gewässer im Umgriff der geplanten Trasse in den Blick nimmt. Wie in den Kapiteln 4.3 und 4.4 der Planunterlage 19.4.4T dargestellt, bestehen keine relevanten Wanderbeziehungen von Amphibienarten zwischen dem Obinger See und den nördlich gelegenen Waldgebieten. Der Obinger See ist aufgrund von Fischbesatz und bereits bestehender Umbauung des Nordufers in Form der Ortschaft Pfaffing auch nur von mittlerer Bedeutung als Laichgewässer. Streng geschützte Arten

wurden nicht nachgewiesen. Eine zusätzliche Fangzaunerfassung war daher nicht angezeigt.

Der UVA forderte eine Offenlegung der Berechnungsformalitäten für den Ausgleichsflächenbedarf. Außerdem fragte der UVA, auf welcher rechtlichen Basis eine CEF-Fläche für mehrere Ausgleichsmaßnahmen gleichzeitig gültig sein könne.

Der Ausgleichsflächenbedarf wurde in nicht zu beanstandender Art nach geltenden Rechtsvorschriften und Leitfäden für die Eingriffsregelung und den Artenschutz ermittelt. Eine detaillierte Darstellung findet sich in der Planunterlage 9.3T2, in der tabellarischen Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation. Während die Flächenberechnung im Rahmen der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG nach den „Grundsätzen für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz nach Art. 6 und 6 a BayNatSchG (alt) bei staatlichen Straßenbauvorhaben (1993)“ erfolgt, richtet sich der Flächenbedarf von CEF-Maßnahmen allein nach deren artspezifischer Wirksamkeit zur Wahrung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität. Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG werden gleichzeitig als Kompensation gemäß der Eingriffsregelung nach § 15 Abs. 2 BNatSchG anerkannt (Lorz/Konrad/Mühlbauer/Müller-Walter/Stöckel, Naturschutzrecht, 3. Aufl., § 15 Rn. 25). So ist es nicht zu beanstanden, dass etwa die Maßnahme 2 A_{CEF} gleichzeitig als Waldausgleichsfläche und als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für Amphibien dient. Für die Populationen der streng geschützten Amphibienarten ist dabei, in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Amphibien-Gutachtens (Planunterlage 19.4.4T), am bedeutsamsten die Abschirmung ihres wichtigsten Laichgewässers von den derzeit bereits deutlichen Beeinträchtigungen durch die angrenzende Landwirtschaft, sowie die Schaffung von höherwertigem Landlebensraum im unmittelbaren Umfeld des Laichgewässers durch die Maßnahme 2 A_{CEF}.

Für die streng geschützten Fledermausarten ist hier nicht die Schaffung einer geschlossenen Waldfläche, sondern die Schaffung ausgedehnter strukturreicher und insektenreicher Randstrukturen als Jagdhabitat maßgeblich, wie sie durch die Maßnahme 2 A_{CEF} sowie durch umfangreiche weitere Gehölzpflanzungen beiderseits der Trasse erzielt werden.

Außerdem ist es nicht maßgeblich, ob eine CEF-Maßnahme innerhalb oder außerhalb des Untersuchungsgebietes liegt. Vielmehr muss sie im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte liegen. Maßgeblich hierfür sind die im Einzelfall betroffenen Habitatstrukturen, das Raumnutzungsverhalten der betroffenen Arten und die

Entwicklungspotenziale im räumlich-funktionalen Umfeld der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätte. Die Ausgleichsfläche 2 A_{CEF} schließt unmittelbar an das bestehende Laichgewässer der drei streng geschützten Amphibienarten bzw. an das Jagdhabitat der Fledermäuse an und ist daher als geeignet zu werten.

Die Überwachung der vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahme 2 A_{CEF} wird durch die Auflagen A 3.4.5 und A 3.4.6 dieses Beschlusses sichergestellt. Die Erfolgskontrolle erfolgt in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde. Sollte sich eine der Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Untersuchungen als fachlich ungeeignet erweisen, ist über Ersatzmaßnahmen nach dem dann gegebenen fachlichen Erkenntnisstand zu entscheiden. Dies wird durch die Auflage A 3.4.7 dieses Beschlusses sichergestellt.

Zauneidechse

Die Auswirkungen auf die Zauneidechse werden in den Planunterlagen 19.2T und 19.4.3T ausführlich beschrieben und gemäß den aktuellen Rechtsvorschriften und Leitfäden für den Artenschutz berücksichtigt. Das lokale Vorkommen der Zauneidechse befindet sich in einem ungünstigen Erhaltungszustand. Im gesamten Untersuchungsgebiet wurde nur ein Einzeltier gefunden und es gibt nur noch wenige geeignete Lebensräume. Der hauptsächliche Grund dafür ist die intensive landwirtschaftliche Nutzung. Der infolge des Vorhabens zu überbauende Kieshaufen, der als Sonn- und Eiablageplatz dient, wird durch artenschutzrechtliche Maßnahmen gemäß der Empfehlung des Fachgutachtens für Reptilien ersetzt. Zur Schaffung eines Sonn- und Eiablageplatzes wird im Rahmen der Maßnahme 4 A_{CEF} eine Kies-Sand-Schüttung mit halb eingegrabenen Wurzeltellern am besonnten Waldsüdrand östlich Hochbruck, östlich der neuen Trasse angelegt.

Der UVA kritisierte, dass laut Maßnahmenblätter (Planunterlage 9.2T2) die geplante Maßnahme zum Schutz der Zauneidechse erst im Zuge der Bauarbeiten erfolgen solle. Diese Einwendung ist unzutreffend. Die CEF-Maßnahmen für die Zauneidechse, mit Gestaltung von Sonn- und Eiablageplätzen in geeigneten besonnten Waldrand-Habitaten, umfassen in Übereinstimmung mit den im Fachgutachten enthaltenen Empfehlungen (Planunterlage 19.4.3T) nicht nur die Maßnahme 4 A_{CEF} (Anlage im Frühjahr mindestens ein Jahr vor Beginn der Straßenbauarbeiten), sondern auch die Maßnahme 2 A_{CEF} (Anlage zwei Jahre vor Beginn der Straßenbauarbeiten), um die gesamte lokale Population der Zauneidechse zu erhalten und zu stabilisieren. Auch die vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. vorgebrachte Kritik, die Neuanlage der Ersatzlebensstätte ein Jahr vor Baubeginn sei nicht ausreichend, ist zurückzuweisen. In Übereinstimmung mit den

Empfehlungen des Fachgutachtens in Planunterlage 19.4.3T, auf Basis aktueller Erfahrungswerte und Leitfäden sowie in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden ist von ausreichender Wirksamkeit der Maßnahme auszugehen. Es werden unter Berücksichtigung der vorgesehenen CEF-Maßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt. Die Überwachung der vorgezogenen funktionserhaltenden Maßnahmen 2 A_{CEF} und 4 A_{CEF} wird durch die Auflagen A 3.4.5 und A 3.4.6 dieses Beschlusses sichergestellt. Die Erfolgskontrolle erfolgt in Abstimmung mit der Höheren Naturschutzbehörde. Sollte sich eine der Maßnahmen im Rahmen der nachfolgenden Untersuchungen als fachlich ungeeignet erweisen, ist über Ersatzmaßnahmen nach dem dann gegebenen fachlichen Erkenntnisstand zu entscheiden. Dies wird durch die Auflage A 3.4.7 dieses Beschlusses sichergestellt.

Nach Ansicht des BN und des UVA wird trotz der Maßnahme 4 A_{CEF} das Tötungsverbot erfüllt, da baubedingte Tötungsrisiken nicht ausgeschlossen werden könnten. Es sei eine Ausnahmegenehmigung erforderlich. Dies ist nicht der Fall. Der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird in Bezug auf die Zauneidechse nicht erfüllt (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 63 f.). In einer neuen Entscheidung hat das Bundesverwaltungsgericht seine Rechtsprechung zur Beschränkung des artenschutzrechtlichen Tötungstatbestandes auf eine sog. signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos, die bisher schon für kollisionsbedingte Tötungen etabliert war, auf Maßnahmen zur Errichtung des Vorhabens ausgedehnt (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, Az. 9 A 4.13). Zunächst ist festzustellen, dass das Risiko einer Beeinträchtigung von Überwinterungsstätten, wie vom BN vorgetragen, nicht gegeben ist (vgl. auch Fachgutachten, Standarduntersuchung Reptilien, Unterlage 19.4.3T). Der Sommerlebensraum ist nicht mit der zu überbauenden Kiesablagerung gleichzusetzen (vgl. Runge & al. 2009, A170), sondern umfasst einen wesentlich größeren Bereich, hier v.a. die besonnten Waldrandstrukturen mit Laubgehölzen östlich der Ablagerung, welche vom Vorhaben nicht beeinträchtigt werden (dort wurden auch Erdlöcher bzw. mögliche Tagesverstecke gefunden, vgl. Unterlage 19.4.3T). Westlich der Kiesablagerung, im Baubereich, grenzen dagegen für die Zauneidechse wenig nutzbare Fichtenforste ohne Waldmantelstrukturen an. Die Baumaßnahmen berühren nur den westlichen Randbereich des nutzbaren Habitats am südexponierten Waldrand östlich Hochbruck, in dem sich Individuen der ohnehin kleinen Population aufhalten könnten. Durch die Verlagerung von attraktiven, als Sonn- und Eiablageplatz geeigneten Strukturen in ausreichendem Abstand zur Baumaßnahme, im Frühjahr mindestens ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahme, unter Regelung und Überprüfung durch eine Umweltbaubegleitung (LBP Maßnahme 4 A_{CEF}), werden

baubedingte Tötungsrisiken auf ein nicht signifikantes Maß herabgesetzt. Die zeitlich vorgezogene Neuanlage eines Sonn- und Eiablageplatzes (LBP Maßnahme 4 A_{CEF}) erfolgt im Aktionsraum der lokalen Population, aber in einem ausreichenden Abstand von ca. 150 m zur Neutrassse, so dass der Schwerpunkt der Population von der B 304 neu weg verlagert wird und auch keine signifikant erhöhten Tötungsrisiken durch Straßenverkehr zu besorgen sind (siehe Unterlagen 9.2T2, 19.2T, S. 63 f.).

Kiebitz

Sowohl der UVA als auch der BN äußerten Kritik an der CEF- und Ausgleichsmaßnahme für die Durchschneidung des Kiebitz Rast- und Brutgebietes (1 A_{CEF}). Der vorgesehene Flächenumfang von 3 ha wird als ungenügend in Frage gestellt. Eine Umsiedlung der Kiebitze sei nur eingeschränkt möglich. Es dauere mehrere Jahre, bis geeignete Brutlebensräume von Kiebitzen tatsächlich besiedelt würden. Die Baumaßnahme dürfe daher frühestens drei Jahre nach Fertigstellung der Ausgleichsfläche und nach einem Monitoring mit positivem Ergebnis erfolgen.

Die Eignung, Größe, Lage und Ausgestaltung der Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche (1 A_{CEF}) wurde auf Basis aktueller Erfahrungswerte und Leitfäden entwickelt und mit der höheren Naturschutzbehörde abgestimmt (vgl. Unterlage 19.2T). Zwar kann nicht, wie bereits oben festgestellt, mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass das Störungsverbot (Beeinträchtigung einer Rastpopulation) und das Tötungsverbot (signifikant erhöhte Kollisionsrisiken für Jungtiere) erfüllt werden. Das Bundesnaturschutzgesetz sieht aber in diesem Fall in seinem § 45 Abs. 7 bei Vorliegen der darin geforderten Voraussetzungen die Möglichkeit einer Ausnahmeerteilung vor. Durch die Maßnahme 1 A_{CEF} werden gerade die naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG geschaffen, insbesondere wird die Population durch wesentlich bessere Brut- und Aufzuchtchancen langfristig erhalten.

Wesentliche Kriterien für die Wirksamkeit naturschutzfachlicher Maßnahmen sind demnach, dass nicht nur geeignetere Brutplätze, sondern ein wesentlich besseres Aufzucht habitat und ein attraktiverer Rastplatz für den Kiebitz angelegt werden als derzeit verfügbar.

Der derzeitig nutzbare Koloniebereich des Kiebitz nördlich und südöstlich des Obinger Sees ist zwar ausgedehnt, aber aufgrund des fast flächendeckend intensivierten Landwirtschaftsbetriebs nur noch von geringer Habitategnung. Es ist - wie für Agrarlandschaften in Mitteleuropa und auch für den Landkreis bekannt (vgl. ABSP Landkreis Traunstein 2008; Brutverluste durch Feldbestellung; Verhungern der Küken) - von sehr geringen Nachwuchsraten auszugehen. Der noch vorhandene

Brutbestand ist nur durch Standorttreue und Zuzug erhalten. Durch die geplante CEF- und Ausgleichsmaßnahme wird dagegen die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Lebensstätte durch eine deutliche Steigerung der Habitatqualität für Brut, Aufzucht und Rast erhalten. Es ist dann mit höheren Brutpaardichten und insbesondere höheren Bruterfolgen bzw. Nachwuchsraten zu rechnen (vgl. Untersuchungen der Schweizer Vogelwarte Sempach, z.B. Schifferli & al. 2009, Müller & al. 2009; Runge & al. 2009).

Es wird keine Umsiedelung in ein neues Brutrevier, sondern eine Verlagerung der Brutplätze im bestehenden Koloniebereich angestrebt. Zu vergleichbaren Verlagerungen von Brutplätzen im Revier-/Koloniebereich sind die Kiebitze bereits derzeit alljährlich durch den Landwirtschaftsbetrieb gezwungen und fähig. Aufgrund der sehr günstigen Bedingungen der Ausgleichsfläche (Lage im bestehenden Kolonie- und Rastplatzbereich und im Bereich eines anstaubaren Bachlaufs; angestaute Wasserfläche, Vernässungsflächen und geringer Aufwuchs in der ersten Jahreshälfte; relativ große zusammenhängende Fläche, Prädationsschutz) ist hier von hoher Attraktivität der Fläche für den Kiebitz und einer relativ kurzfristigen Annahmephase auszugehen.

Durch die vorgesehene Anlage im Februar/März mindestens ein Jahr vor Beginn der Baumaßnahmen (vgl. Planunterlage 9.2T2) sollen durchziehende Kiebitze (Haupt-Durchzugszeit März, vgl. Südbeck & al. 2005 sowie M. Lohmann, Statusliste „Die Vögel des Chiemgaus“ 2011) in zwei Zugperioden vor Baubeginn eine offene kaum bewachsene Bodenfläche mit offener Wasserfläche und damit einen für Kiebitze besonders attraktiven Bereich innerhalb ihres gewohnten Rastbereichs/Koloniebereichs vorfinden. Gemäß BfN-Forschungsprojekt zu CEF-Maßnahmen (Runge & al. 2009) ist für die vorgesehene Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche von kurzer Entwicklungszeit auszugehen: „Die Umsetzung der Maßnahme ist kurzfristig innerhalb eines Jahres möglich, da Kiebitze vegetationsarme Flächen, u.a. auch Acker, besiedeln und keine bestimmte Pflanzengesellschaft ausgebildet werden muss.“

Das Kiebitzrevier bzw. der Koloniebereich bleibt in seiner Größe nicht auf die CEF-Maßnahmenfläche beschränkt, da weiterhin Brutplätze außerhalb des Störbereichs der geplanten Bundesstraße genutzt werden können. Für die außerhalb brütenden Arten wird aber im bestehenden Koloniebereich ein leicht erreichbares Aufzuchthabitat hoher Qualität geschaffen, so dass die Maßnahme letztlich der gesamten Kolonie zu Gute kommen wird.

Es gibt keine rechtliche Vorgabe, gemäß der ein Baubeginn erst nach Feldbeweis der Wirksamkeit der CEF-Maßnahme erfolgen darf. Eine CEF-Maßnahme gilt als wirksam, wenn die kontinuierliche ökologische Funktionalität der Lebensstätte unter Beachtung der aktuellen fachwissenschaftlichen Erkenntnisse mit einer hohen Prognosesicherheit attestiert werden kann. Dies ist hier der Fall (vgl. Planunterlage 19.2T). Das Monitoring dient dazu, die Wirksamkeit von Maßnahmen zu überprüfen und ggf. ergänzende Korrektur- und Vorsorgemaßnahmen treffen zu können. Die Wirksamkeit kann nicht schon vor Baubeginn nachgewiesen werden. Das Monitoring muss sich auch auf den Zeitraum nach Umsetzung der Maßnahme erstrecken, weil erst dann eine betriebszeitliche Wirksamkeit belegt werden kann. Das Monitoring bezüglich Kiebitz und Feldlerche wird in einem Zeitraum bis fünf Jahre nach Umsetzung der CEF-Maßnahme durchgeführt (vgl. Planunterlage 9.2T2). Bei mangelndem Erfolg der CEF-Maßnahme sind geeignete Maßnahmen vorgesehen. Zu diesem Zweck wurden die Auflagen A 3.4.5, 3.4.6 und 3.4.7 in diesem Beschluss festgesetzt.

Eine Vernetzung zum nahegelegenen FFH-Gebiet und die Bezüge zu Kiebitz-Rastbeständen des Vogelschutzgebietes wurden in der Planunterlage 19.3 zur FFH-Vorprüfung hinreichend berücksichtigt. Daraus sind aber, wie in Unterlage 19.3 erörtert, keine erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Vogelschutzgebiet abzuleiten. Das Vorhaben beeinträchtigt nicht die Rastpopulation des Vogelschutzgebietes.

Der UVA kritisierte, dass Schutzmaßnahmen hinsichtlich des zweiten Kiebitz-Brutgebietes in den Unterlagen fehlen würden. Es wird auf darauf hingewiesen, dass ein Gewerbegebiet im zweiten Kiebitz-Brutrevier geplant sei. Die Auswirkungen auf das Kiebitz-Brutgebiet bei Jepolding sind in der Planunterlage 19.4.2T behandelt. Auf dieses Brutgebiet ist wegen der überwiegenden Einschnittslagen mit geringeren Beeinträchtigungen zu rechnen. Der Bau der B 304 Ortsumgehung Obing und die Baugebietsausweisung der Gemeinde Obing müssen getrennt voneinander betrachtet werden. Die Bauleitplanung der Gemeinde Obing ist nicht Bestandteil des Genehmigungsentwurfs der B 304 Ortsumgehung Obing. Jedes Vorhaben muss für sich in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die artenschutzrechtlichen Vorgaben nach §§ 44 und 45 BNatSchG erfüllen bzw. ausgleichen. Kumulative Wirkungen (Summationswirkungen) sind nicht Gegenstand des Artenschutzes.

Feldlerche

BN und UVA beriefen sich auf eine erhebliche Beeinträchtigung der Feldlerche. Man befürchtete einen Verstoß gegen das Tötungs- und Störungsverbot. Dies ist nicht

der Fall. Für die Feldlerche kann die Erfüllung von Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG durch die vorgezogene Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche (1 A_{CEF}) vermieden werden (vgl. Planunterlage 19.2T). Zudem wird die Baufeldfreimachung im Offenlandbereich (Wiesenbrüterlebensräume) gemäß Abstimmung mit den Naturschutzbehörden auf die Zeiträume außerhalb Mitte März bis Mitte August beschränkt (Brutzeiten von Kiebitz und Feldlerche; siehe Unterlage 9.2T2, 7 V).

Der BN befürchtete ferner, dass eine etwaige Baufeldfreimachung bis Mitte März die beginnende Brut beeinträchtigen und einen Störungstatbestand hervorrufen könne, da die Feldlerche bereits ab Februar die Brutgebiete besiedele. Diese Befürchtung ist unbegründet. Störwirkungen auf die Feldlerchenpopulation sind vorwiegend durch dauerhafte anlagebedingte Kulissenwirkungen (Dammlagen) und dauerhafte betriebsbedingte Verkehrswirkungen zu besorgen. Die größte Balzaktivität der Feldlerche findet erst ab Mitte März statt, die Eiablage erst ab etwa Mitte April (vgl. Südbeck & al. 2005). Ein Störungstatbestand wird aufgrund der dann bereits verfügbaren Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche, Maßnahme 1 A_{CEF}, vermieden (siehe Unterlage 9.2T2).

Nach Ansicht des UVA ist die Fläche 1 A_{CEF} als Altlastenverdachtsfläche einzustufen und damit nicht als Ausgleichsfläche geeignet. Außerdem wird kritisiert, dass gerade eine Fläche innerhalb des Brutgebietes zum Ausgleich herangezogen werde. Im Rahmen einer historischen Erkundung durch das Ingenieurbüro GeoPol wurde festgestellt, dass sich die Altlastenfläche südlich außerhalb der geplanten Ausgleichsfläche befindet. Sie ist laut Berechnung des Gefährdungspotentials mit zehn Punkten in die niedrigste Gefährdungsstufe einzuteilen (vgl. Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 25.06.2014). Hinsichtlich der erforderlichen Vernässungsmaßnahmen ergeben sich keine Konflikte. Auch das Wasserwirtschaftsamt Traunstein sah aufgrund des Gutachtens des Ingenieurbüros GeoPol keinen weiteren Handlungsbedarf (vgl. Stellungnahme vom 30.04.2014). Die Lage der Ausgleichsfläche innerhalb des Brutgebietes ist nicht zu beanstanden. Es kann vielmehr dadurch mit hoher Sicherheit von einer kurzfristigen Annahme durch die Wiesenbrüter ausgegangen werden. Wie einschlägige Erfahrungswerte zeigen (vgl. Untersuchung der Schweizer Vogelwarte Sempach, z.B. Schifferli & al. 2009, Müller & al. 2009, Runge & al. 2009), haben Maßnahmen an bestehenden Brutplätzen die größten Erfolgchancen.

Wasserflora und -fauna

Der UVA kritisierte, dass eine Untersuchung der Wasserflora und Wasserfauna des Obinger Sees fehle. Es werden keine ungereinigten Straßenabwässer, wie seitens des UVA behauptet, in den Obinger See geleitet (siehe Planunterlage 1T2, Kap. 4.12). Die Entwässerung ist entsprechend der geltenden Richtlinien geplant und mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt. Die verkehrsreiche B 304 wird durch das Vorhaben in einen größeren Abstand zum Obinger See verlegt, daher werden verkehrs- oder unfallbedingte Beeinträchtigungsrisiken für das Gewässer vermindert.

4.3.5.1.2.7 Artenschutzrechtliche Ausnahme

Von dem artenschutzrechtlichen Tötungs- und Störungsverboten nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BNatSchG wird für folgende Tierart nach Anhang IV a) der FFH-RL eine Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt:

- Kiebitz (*Vanellus vanellus*)

Trotz der Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen kann für den Kiebitz der Eintritt des artenschutzrechtlichen Tötungsverbots gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sowie des Störungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht gesichert ausgeschlossen werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG liegen hier aber 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 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, Rn. 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, Rn.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, Rn. 566; HeVGH vom 21.08.2009, Az. 11 C 318/08.T, juris, Rn. 771 ff.).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen zu Gunsten des planfestgestellten Vorhabens vor. Die B 304 Ortsumgehung Obing ist vom Gesetzgeber in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufgenommen worden (vgl. oben C 4.2 dieses Beschlusses).

Wie schon unter C 4.2 dieses Beschlusses beschrieben, wird durch die planfestgestellte Ortsumgehung Obing die Ortsdurchfahrt in Obing deutlich entlastet. Diese Entlastung führt zu einer Verringerung der Umweltbelastung und zu einer Verbesserung der Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt. Auf Grund der prognostizierten Verkehrsentwicklung und des vorhandenen Unfallgeschehens ist das Vorhaben sowohl aus Leistungsfähigkeitsgründen als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich.

In Abwägung mit dem gegenläufigen Belangen des Artenschutzes überwiegen in diesem Fall die Gründe für die Ortsumgehung Obing im Zuge der B 304 aus folgenden Erwägungen:

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 nicht sicher auszuschließenden Verstößen gegen das Tötungs- und das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BNatSchG führt, setzen sich die mit der Planung verfolgten öffentlichen Interessen durch. Die tatbestandlichen Handlungen sind in Bezug auf die lokale Population des Kiebitz nur von begrenztem Gewicht (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 81 f.). Durch die Maßnahme 1 A_{CEF} kann die lokale Population langfristig stabilisiert werden. Auf die Ausführungen dieses Beschlusses weiter unten (S. 143 dieses Beschlusses) wird verwiesen.

Die Belange, die sich für das Bauvorhaben anführen lassen, wiegen so schwer, dass sie das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 GG erfüllen und auch die Belange des Artenschutzes überwiegen. Zeichnen sie sich durch Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so 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, Rn. 573).

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, Rn. 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, Rn. 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, Rn. 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, Rn. 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, Rn. 143 zum Gebietsschutz).

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

Die Nullvariante scheidet als zumutbare Alternative aus. Mit ihr lassen sich die Planungsziele nicht erreichen. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben kommt angesichts der für die Planlösung streitenden gewichtigen öffentlichen Belange nicht in Betracht. Im Hinblick auf den Verstoß gegen das Tötungs- und Störungsverbot sind keine anderen alternativen Trassierungs- oder Ausführungsvarianten im Planungsabschnitt denkbar, die diese Gefahren ausschließen. Es liegen keine möglichen Alternativen vor, mit denen sich ein Eingriff vermeiden lässt. Es wurden alle möglichen Standort-

und Planungsalternativen geprüft und in der Folge die Möglichkeiten der Vermeidung und Minimierung berücksichtigt (vgl. C 2.2, C 4.3.2 dieses Beschlusses). Alle untersuchten Varianten führen im Ergebnis zur Erfüllung von Verbotstatbeständen hinsichtlich des Kiebitzes. Die Südvariante sowie die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ haben mindestens vergleichbare, teils auch stärkere Beeinträchtigungen von Kiebitz-Brutrevieren als die Planfeststellungstrasse zur Folge. Die Varianten „Nord 1“ und „Nord 2“ zeigen insgesamt im Vergleich die erheblichsten Umweltauswirkungen und beinhalten artenschutzrechtliche Konflikte für bis zu 14 Arten (Fledermäuse, Amphibien, Kiebitz), welche nur schwer durch Vermeidungs- oder CEF-Maßnahmen abzuwenden sind. Diese Varianten stellen daher keine günstigeren Alternativen dar. Auch die „Offenlandtrasse“ ist keine günstigere Alternative, da sie zu vergleichbaren Beeinträchtigungen von Kiebitz-Brutrevieren wie die Planfeststellungstrasse führt. Hinzu kommt, dass die „Offenlandtrasse“ zu stärkerer Lärmbeeinträchtigung von Wohngebieten führt. Die Planfeststellungstrasse stellt sich insgesamt als die umweltschonendere Variante dar (vgl. C 2.2, C 4.3.2 dieses Beschlusses).

Die Dammlage der Planfeststellungstrasse wurde soweit wie technisch möglich reduziert. Mit der Tekturplanung, insbesondere der Planung eines Kreisverkehrs statt eines Brückenbauwerks für die Kreuzung B 304 neu/Kr Ts 8, werden durch Minderung der Dammlagen und Verringerung der Fahrgeschwindigkeit in diesem Walddurchschneidungsbereich die Kollisionsrisiken für Fledermäuse und Waldvögel reduziert und die Wirksamkeit der vorgesehenen Querungshilfen („hop over“) erhöht. Eine noch weitergehende Reduzierung der Dammlagen ist nach Untersuchung des Vorhabensträgers wegen der Entwässerungsproblematik auf den überwiegend schlecht durchlässigen Boden im Trassenbereich nicht durchführbar (vgl. C 4.3.3 und C 4.3.7 dieses Beschlusses). Auch eine kleinräumige Verschiebung der Planfeststellungstrasse nach Nordosten im Bereich Jepolding führt zu erheblicheren Eingriffen in Natur und Landschaft. Im Übrigen wird auf die Prüfung der anderweitigen Lösungsmöglichkeiten unter C 4.3.2 dieses Beschlusses und die Planunterlage 1T2 verwiesen.

Zusammengefasst würde jede andere Variante mindestens vergleichbare, teils auch stärkere Belastungen und Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nach sich ziehen. Varianten, mit denen eine Betroffenheit des Kiebitzes ausgeschlossen werden könnte, stehen nicht zur Verfügung, so dass auch in jedem Fall Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden. Planungsalternativen, mit denen eine Erfüllung des Verbotstatbestands ausgeschlossen werden kann, sind daher nicht vorhanden.

Erhaltungszustand der Population einer Art

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme 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, Rn. 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).

Insgesamt wird sich der Erhaltungszustand der lokalen Population des Kiebitzes mit den vorgesehenen Maßnahmen nicht nachhaltig verschlechtern. Durch die vorgesehenen Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen soweit gemindert, dass im Endergebnis die Population sogar nachhaltig stabilisiert wird (vgl. Planunterlage 19.2T, S. 77 ff.).

Durch die Attraktivität der großen, teilvernässten Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche für den Kiebitz werden Balz-, Brut-, Aufzucht- und Rastaktivitäten von der geplanten Straße langfristig weg verlagert. Die Reproduktionschancen in der Agrarlandschaft werden für den Kiebitz langfristig wesentlich verbessert (u.a. kein Verlust der Erstbrut durch Bewirtschaftung, Prädationsschutz, gutes Nahrungsangebot für Jungtiere). Die Wirksamkeit und Akzeptanz der Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche ist durch die störungsarme Lage in einem bereits besiedelten Koloniebereich, aber auch durch die günstigen Voraussetzungen für eine Wiedervernässung sehr hoch einzustufen. Das im landschaftpflegerischen Begleitplan vorgesehene Monitoring sichert den Erfolg der Maßnahme als Risikomanagement ab.

Da die lokale Population durch Maßnahme 1 A_{CEF} langfristig stabilisiert wird, sind auch keine Auswirkungen auf den Erhaltungszustand in der biogeographischen

Region zu besorgen. Für die Ausnahme sind daher keine zusätzlichen FCS-Maßnahmen („favourable conservation status compensatory measures“) erforderlich. Damit ist nach den oben dargelegten Erläuterungen sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen des betroffenen Kiebitzes im Sinne von § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nicht verschlechtert. Auf Planunterlage 19.2T wird verwiesen. Art. 16 Abs. 1 FFH-RL enthält darüber hinaus keine zusätzlichen Anforderungen.

4.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

4.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

4.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 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 (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

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

Das gegenständliche Straßenbauvorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft i. S. d. § 14 BNatSchG dar. Das betroffenen Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen 19.1T2 und 19.1.1T2 beschrieben. Die Eingriffe werden durch die folgenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen soweit wie möglich reduziert:

- Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen (siehe Landschaftspflegerischer Begleitplan, Planunterlage 19.1 T2, S. 23)
- Landschaftspflegerische Vermeidungsmaßnahmen

Vermeidungsmaßnahmen Fledermäuse/Vermeidungsmaßnahme Landschaftsbild

Beeinträchtigungen von lokalen Fledermauspopulationen durch Zerschneidung von Flugwegen zwischen Quartieren im Siedlungsbereich Obing/Pfaffing und Jagdhabitaten sowie von häufig genutzten Flugstrecken an Waldrandbereichen (signifikant erhöhtes Risiko von betriebsbedingten Kollisionen, Trennwirkungen) werden durch Pflanzung von dichten Hecken und Hop-over-Baumpflanzungen als Überflughilfen, Leit- und Sperrpflanzungen beiderseits der Trasse, durch ergänzende Sperrzäune bzw. Irritationsschutzwände auf Brücken, sowie durch Pflanzung von Leitstrukturen hin zu einer neu angelegten Unterführung (GVS Schalkhamer Straße) vermieden. Die Leitstruktur an der Schalkhamer Straße, sowie die Fortführung der begleitenden Gehölzpflanzungen nordöstlich Jepolding

im Offenland sind dazu geeignet, diffuse strukturungebundene Flugbewegungen von Fledermäusen in den ausgeräumten Agrarflächen aufzufangen und zu den Querungshilfen hinzulenken.

Durch diese Pflanzungen werden auch Beeinträchtigungen der Populationen von europäischen Vogelarten gemindert (insbesondere Waldvögel und an Waldrändern fliegende bzw. jagende Arten (z.B. Sperber, Habicht, Eulen; Vermeidung von Trennwirkungen, Minderung von betriebsbedingten Kollisionsrisiken).

Gleichzeitig werden durch diese Pflanzmaßnahmen Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds gemindert (dichte Eingrünung und Sichtabschirmung der Trasse, v.a. für die Siedlungsbereiche von Pfaffing und Jepolding). (siehe Maßnahme 3 V_{CEF}).

Vermeidungsmaßnahmen Offenland

Die vorgezogene Anlage einer Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche mit der Entwicklung von z.T. durch Überstauung im Aufwuchs gehemmtem Extensivgrünland dient einerseits als artenschutzrechtliche vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) für den Verlust von Brutrevieren des Kiebitz und der Feldlerche, dient aber zum Teil auch der Minderung von weiteren Störungen der Kiebitz-Population, da die Brutkolonie voraussichtlich durch die attraktiven Lebensraumstrukturen etwas vom Trassenbereich wegorientiert werden kann. (siehe Maßnahme 1 A_{CEF}).

Auch die Gestaltungsmaßnahmen zur zügigen Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft haben in den Offenlandbereichen teilweise Vermeidungs- bzw. Minderungswirkung (Vermeidung von Gehölzpflanzungen bzw. Gehölzaufwuchs mit Kulissenwirkung auf Wiesenbrüter oder mit Eignung als Ansitz für kollisionsgefährdete Vogelarten, welche Straßenbereiche gezielt aufsuchen, u.a. streng geschützte Arten wie Mäusebussard und Turmfalke; Vermeidung von nahrungsreichen Krautfluren oder attraktiven Grünflächen zur Senkung der Attraktivität für tötungsgefährdete Arten durch entsprechende Pflege; Vermeidung von attraktiven Grünflächen für kollisionsgefährdete Fledermäuse in Waldschneisen, durch Entwicklung von artenarmem Langgrasrasen; Vermeidung von Waldverlusten durch Pflanzung von gestuften Waldrandgehölzen, auf baubedingt in Anspruch genommenen Waldflächen und von für den Baubetrieb vorübergehend in Anspruch genommenen und abgeholzten Waldflächen, aber zur Vermeidung von betriebsbedingten Tierkollisionen nur bis 10 m Abstand zum Fahrbahnrand). (siehe Maßnahme 6 G).

- Vermeidungsmaßnahmen bei der Durchführung der Baumaßnahme

Bauzeitenregelungen zum Artenschutz

- Beschränkung von Gehölzeinschlag und Rodungsaktivitäten in der Regel auf die Monate Oktober bis Ende Januar (außerhalb der Vogelbrutzeit und weitgehend außerhalb der Quartiernutzungszeiten von Fledermäusen), ergänzt durch eine Fachbegleitung bei der Fällung potentieller Höhlenbäume.
- Beschränkung der Baufeldfreimachung im Offenlandbereich (Wiesenbrüterlebensräume) auf die Zeiten außerhalb der Brutzeiten von Kiebitz und Feldlerche).
(siehe Maßnahme 7 V).

Bauschutzmaßnahmen

- Bauschutzzaun in den Wald-Querungsbereichen zum Schutz vor Vegetationsschäden, Bodenverdichtung und -verschmutzung und zum Schutz von Waldlebensräumen.
- Tiefenlockerung und frühzeitige Wiederbegrünung von vorübergehend in Anspruch genommenen Böden.
- Trennung von Oberboden und Unterboden beim Bodenabtrag und Wiedereinbau.
- Geordnete Lagerung und schonender Umgang mit umweltgefährdenden Bau- und Betriebsstoffen.
- ggf. Verwendung von Staub- und Sichtschutzmaßnahmen zur Vermeidung von Stoffeinträgen und Störungen.
(siehe LBP Maßnahme 8 V).

Die Maßnahmen werden in den Planunterlagen 9.2T2 und 19.1T2 detailliert erläutert, worauf verwiesen wird.

4.3.5.3.2 Verbleibende Beeinträchtigungen

Bei der Baumaßnahme erfolgen Eingriffe in den Naturhaushalt. Wie in den Planunterlagen 19.1T2 und 9.3T2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt.

Es verbleiben folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Konfliktbereich 1: Offenlandbereich westlich der Kr Ts 8, Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+030

- Überbauung/Versiegelung von landwirtschaftlichen Flächen durch Straßenkörper in einem Umfang von 2,96 ha
- Landschaftsbild: mittelbare Beeinträchtigung durch Straßenkörper in Dammlage, Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch Dammlagen (Aufstandsflächen von Dammlagen ca. 3,0 ha)
- Lebensraumfunktion: Überbauung/Zerschneidung/Beeinträchtigung von Wiesenbrüter-Lebensraum, Kollisionsrisiken (Kiebitzkolonie mit sechs Brutpaaren, Balz-, Brut-, Aufzuchthabitat; Zugrastplatz mit >100 Individuen), nach „Arbeitshilfe Avifauna“ rechnerisch ein Verlust von 2,75 Brutpaaren des Kiebitz
- Lebensraumfunktion: Überbauung/Beeinträchtigung von Wiesenbrüter-Lebensräumen (Feldlerche, fünf Brutpaare), nach „Arbeitshilfe Avifauna“ rechnerisch ein Verlust von einem Brutpaar der Feldlerche

Konfliktbereich 2: Offenland und Waldinseln östlich der Kr TS 8, Bau-km 2+030 bis Bau-km 4+680

- Überbauung/Versiegelung von landwirtschaftlichen Böden durch Straßenkörper (Versiegelung 4,07 ha)
- Lebensraum- und Bodenfunktionen: Überbauung von Waldflächen (Forst, Mischwald, Flächenverlust in einem Umfang von 2,37 ha)
- Beeinträchtigung von Habitatfunktionen (Fortpflanzungsstätte einer Kiebitz-Kolonie, Landlebensraum und Trennwirkungen für Amphibien, Nahrungshabitate der Fledermäuse, Waldlebensraum für Vögel, Lebensstätte der Zauneidechse)

Es wird im Übrigen auf die detaillierten Darstellungen in den Unterlagen 9.3T2 und 19.1T2 verwiesen.

Der BN kritisierte den hohen Flächenverbrauch und zweifelte an der ausreichenden Ermittlung des Flächenbedarfs, insbesondere seien auch Trennungs- und Zerschneidungswirkungen zu berücksichtigen. Diese Zweifel sind unbegründet. Bei der Ermittlung der Eingriffsflächen wurden alle Bauwerke, zu verlegenden Straßen/Wege, Auf-/Abtragsbereiche und bei Waldeingriffen auch die angrenzenden Baufelder gemäß der technischen Entwurfsplanung berücksichtigt. Ebenso wurden Auswirkungsbereiche und Trennwirkungen gemäß den aktuellen Rechtsvorschriften und Leitfäden für die Eingriffsregelung und den Artenschutz erfasst.

4.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahme). 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 naturschutzfachliche 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.

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Planunterlagen 19.1T2 und 19.2T2 festgelegt.

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.

Der Ausgleichsbedarf wurde 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. Zwar ist die diese Grundsätze ablösende Bayerische Kompensationsverordnung, im Gesetzes- und Verordnungsblatt (GVBl.) vom 07.08.2013 bekannt gemacht, zum 01.09.2014 in Kraft getreten, die verfahrensgegenständlichen Planunterlagen wurden jedoch bereits am 15.02.2013 eingereicht, so dass die Bayerische Kompensationsverordnung gemäß § 23 Abs. 1 BayKompV hier nicht zur Anwendung kommt. Es gelten die gemeinsamen

Grundsätze für die Ermittlung von Ausgleich und Ersatz des Bayerischen Innen- und Umweltministeriums. Danach ergibt sich ein Kompensationsbedarf von insgesamt 5,01 ha. Es wird insofern auf die detaillierte Darstellung in den Planunterlagen 9.3T2 und 19.1T2 verwiesen. Der Ausgleichsflächenbedarf ist dabei nachvollziehbar nach den geltenden Rechtsvorschriften und Leitfäden geplant und erfolgte in Abstimmung mit den Naturschutzbehörden. Einwendungen in Bezug auf den Umfang der Kompensationsflächen sind daher zurückzuweisen.

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.

Das naturschutzfachliche Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde. Danach sieht die landschaftspflegerische Begleitplanung ein Maßnahmenkonzept vor, das im Wesentlichen auf die Erhaltung und Wiederherstellung von Funktionen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes ausgerichtet ist. Zusätzlich ergeben sich aus der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 19.2T) Maßnahmen für einzelne betroffene Tierarten, die eine Optimierung der Habitatflächen im Gebiet als Zielsetzung haben.

Folgende Maßnahmen sind dabei zur Kompensation der ermittelten Eingriffe vorgesehen:

– 1 A_{CEF} - Ausgleichsmaßnahme Offenland/Wiesenbrüter

Die Maßnahme besteht in der Anlage einer 3 ha großen Wiesenbrüter-Ausgleichsfläche auf Fl. Nr. 1290, Gemarkung Obing, zeitlich vorgezogen vor dem Bau der Straßentrasse. Sie dient neben dem artenschutzrechtlichen Ausgleich bei der Eingriffsregelung als Ausgleichsmaßnahme zur Wiederherstellung von Funktionen des Naturhaushalts (Lebensraumfunktion, Bodenfunktion, beeinträchtigt durch Überbauung/Versiegelung/Zerschneidung von Offenlandflächen).

– 2 A_{CEF} - Ausgleichsmaßnahme Wald/Amphibien

Die Maßnahme besteht in der zeitlich vorgezogene Aufforstung von standortgemäßem Laubwald/Laubmischwald mit reich gestuften Waldrändern und Säumen, verbunden mit dem Erhalt und der Aufwertung eines bedeutsamen Laichgewässers und seines Umfelds. Die Umsetzung erfolgt auf Fl. Nrn. 2721, 2674, 2667, 2668, 2671 und 2677, jeweils Gemarkung Obing und auf Fl.-Nr. 3511/1, Gemarkung Obing. Sie dient bei der Eingriffsregelung als Ausgleichsmaßnahme zur Wiederherstellung von Funktionen des Naturhaushaltes (Lebensraumfunktion, Bodenfunktion, beeinträchtigt durch Überbauung/Versiegelung/Zerschneidung von Waldflächen). Sie dient ferner dem Ausgleich nach Waldrecht für Rodungen.

- 3 V_{CEF} - Vermeidungsmaßnahme Fledermäuse/Vermeidungsmaßnahme Landschaftsbild

Die Maßnahme besteht in der Pflanzung von Leitstrukturen zu der geplanten Unterführung Bauwerk 02 sowie in der Pflanzung bzw. Anlage von Überflughilfen mit Leitstrukturen und Sperrpflanzungen an den ermittelten bedeutsamen Querungsbereichen von Fledermäusen. Sie dient als Minderungsmaßnahme zur Wiederherstellung von Funktionen des Naturhaushaltes (Minderung von Trennwirkungen und Lebensraum-Beeinträchtigungen) und als Minderungsmaßnahme für Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds (Sichtabschirmung, Strukturierung der Landschaft).

- 4 A_{CEF} - CEF-Maßnahme Zauneidechse

Die Maßnahme besteht in der Anlage einer Kies-Sand-Schüttung mit eingegrabenen Wurzeltellern, an dem besonnten Wald-Südrand östlich Hochbruck (Fl. Nr. 3248, Gemarkung Obing).

- 5 A - Ausgleichsmaßnahme Landschaftsbild

Die Maßnahme besteht in der Pflanzung einer naturnahen mehrreihigen Baumhecke aus standortheimischen Gehölzen, mit extensiv genutzten Säumen, am nördlichen Siedlungsrand von Pfaffing-Großfeld (Fl. Nrn. 1377 und 1377/2, jeweils Gemarkung Obing). Die Maßnahme dient als Ausgleichsmaßnahme zur Wiederherstellung bzw. Neugestaltung des durch die Trassenführung und Dammlagen beeinträchtigten Landschaftsbilds (Sichtabschirmung, Strukturierung der Landschaft).

- 9 V - Rückbau versiegelter Flächen

Die Maßnahme besteht in Rückbau und Rekultivierung nicht mehr benötigter versiegelter Flächen sowie in der Anlage eines Krautsaums auf der Rückbaufläche Seestraße. Die Maßnahme dient der Minderung der

Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen und Landschaftswasserhaushalt sowie der Vermeidung von Habitatbeeinträchtigungen.

Daneben dient die Gestaltungsmaßnahme 6 G der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft. Eine durchgehende Bepflanzung des Straßenkörpers, wie von einigen Einwendern gefordert, wird abgelehnt. Die Gehölz-Pflanzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 6 G dienen einerseits der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft, haben aber andererseits - im Zusammenwirken mit der Vermeidungs- und CEF-Maßnahme 3 V_{CEF} - eine artenschutzrechtliche Vermeidungsfunktion als Sperr- und Leitpflanzungen (vgl. Unterlage 9.2T2 und Unterlage 19.4.1T2). Soweit mit beiden Zielen vereinbar wurden durchgehend beiderseits Gehölzpflanzungen mit Sichtschutz- und Artenschutzfunktion geplant (Bau-km 2+250 bis 2+950). Eine Weiterführung der Gehölzpflanzung südlich von Bau-km 3+000 würde aber als Leitstruktur die Flugbewegungen von Fledermäusen in Richtung des Anschlussbereichs Staatsstraße und damit in Bereiche mit erhöhten, nicht vermeidbaren Kollisionsrisiken ablenken. Südlich von Bau-km 3+000 sind auch keine hohen Dammlagen der Trasse geplant, welche eine Gehölzeingrünung der Trasse und den damit verbundenen zusätzlichen Grunderwerb rechtfertigen würden. Das Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, hat sich bei Beachtung verschiedener Auflagen, die wir unter A 3.3 in diesen Beschluss aufgenommen haben, mit der Planung einverstanden erklärt. Die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hat zur landschaftspflegerischen Begleitplanung bei Beachtung verschiedener Auflagen, die auch unter A 3.3 in diesen Beschluss aufgenommen wurden, ebenfalls ihr Einverständnis erklärt. Eine allgemeine Auflage zur Umsetzung des Ausgleichs-, Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen ist nicht erforderlich, da diese Bestandteile des festgestellten Planes und damit auch umzusetzen sind.

Die Eingriffe werden durch die vorgesehenen Maßnahmen im Sinne von § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG kompensiert. Eine Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Die festgesetzten Auflagen sind zum Schutz der Belange von Natur und Landschaft erforderlich (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Die Belange der Landwirtschaft wurden bei der Dimensionierung der Ausgleichsmaßnahmen und bei der Auswahl der Flächen soweit wie möglich berücksichtigt, dazu dient insbesondere die sehr flächensparende Planung.

Nach § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG hat die Planfeststellungsbehörde den erforderlichen Unterhaltungszeitraum für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zulassungsbescheid festzusetzen. Bei staatlichen Vorhabensträgern gilt nach § 10

Abs. 3 der Bayer. Kompensationsverordnung vom 07.08.2013, GVBl S. 517 – BayKompV – die in den vorhergehenden Absätzen beschriebene zeitliche Begrenzung nicht. Die BayKompV kommt zwar vorliegend nicht zur Anwendung, da die Planunterlagen zeitlich vor dem Inkrafttreten der BayKompV am 01.09.2014 eingereicht wurden. Aus der Regelung in § 10 Abs. 3 BayKompV lässt sich jedoch allgemein ableiten, dass jedenfalls bei staatlichen Eingriffen die dauerhaft erforderlichen Pflegemaßnahmen so lange durchgeführt werden müssen, wie der Eingriff wirkt und sie zur Aufrechterhaltung des angestrebten Entwicklungsziels erforderlich sind. Da sie hier einen sehr langen Zeitraum umfassen kann, haben wir uns für den Fall künftiger Rechtsänderungen eine Änderung dieser Auflage vorbehalten.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

4.3.6 Wald

Für die geplante Baumaßnahme müssen Waldflächen im Sinne des Art. 2 BayWaldG in einem Umfang von ca. 2,37 ha gerodet werden. Es handelt sich um fichtendominierte Wälder in vorwiegend mittlerem und zum geringen Teil auch höherem Bestandsalter.

Die für die Rodungsmaßnahmen an den betroffenen Waldflächen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG ersetzt. Die Rodungserlaubnis ist zu erteilen, sofern sich aus den Vorschriften des Art. 9 Absätze 4 bis 7 BayWaldG nichts anderes ergibt.

Wir können den Neubau der Ortsumgehung Obing unter Berücksichtigung der Belange des Waldes aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit und sinngemäßer Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2, Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Insbesondere kann die Rodungserlaubnis im Sturmschutzwald gemäß Art. 9 Abs. 4 i. V. m. Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BayWaldG erteilt werden, da Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss festgelegten Auflagen nicht zu befürchten sind. Im Übrigen ist die Rodung aus zwingenden Gründen des öffentlichen Wohls im Sinne des Art. 9 Abs. 7 BayWaldG erforderlich. Die Gründe

ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses.

Im Zuge des Bauvorhabens werden bisher geschlossene Waldgebiete durchschnitten bzw. Waldränder angeschnitten. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck befürchtete daher für einige der verbleibenden nachgelagerten Waldbestände eine erhebliche Windwurfgefahr. Die zu rodenden Waldbestände haben nach der Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck insofern Sturmschutzwaldeigenschaft (temporärer Schutzwald gem. Art. 10 Abs. 2 BayWaldG). Der Vorhabensträger beauftragte zur Klärung der Sturmschutzwaldproblematik einen Forstsachverständigen (Forstbüro Gallerach). Die Ergebnisse des Forstgutachtens vom November 2014 wurden mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck abgestimmt. Im Rahmen des Abstimmungsgesprächs zwischen Vorhabensträger und dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck einigte man sich auf die unter A 3.8.1 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses zur Verminderung der Sturmwurfgefahr. Dabei kam man überein, dass zunächst das Einvernehmen der betroffenen Waldbesitzer mit den vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck vorgeschlagenen waldbaulichen Maßnahmen (Unterpflanzung in eine Tiefe von 15 m, Vorausverjüngung bis in eine Tiefe von 60 m) einzuholen sei (vgl. Aktenvermerk des Staatlichen Bauamts Traunstein vom 10.12.2014).

Daneben trägt auch die Maßnahme 3 V_{CEF} mit der ca. 5,0 m tiefen Waldrandunterpflanzung zur Minimierung der Windwurfgefährdung bei.

Bei Beachtung der im Rahmen des Abstimmungsgesprächs getroffenen Vereinbarungen, hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck sein Einverständnis erteilt.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck forderte eine Regelung im Rahmen der Planfeststellung bezüglich der Kostenübernahme durch den Vorhabensträger für künftige Windwurf- und Windwurffolgeschäden. Dem ist nicht zu entsprechen. Entschädigungsfragen sind nicht in der Planfeststellung zu regeln. Sie sind vielmehr Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder Teil des Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

Der walddrechtlich gebotene Ausgleich und die Sicherung seiner Funktion werden durch die Maßnahme 2 A_{CEF} (Planunterlage 19.1T2) gewährleistet. Mit der

Maßnahme 2 A_{CEF} sind waldbauliche Maßnahmen (standortgemäßer Laubwald/Laubmischwald, mit reich gestuften Waldrändern und Säumen) in einem Umfang von insgesamt 2,07 ha vorgesehen. Daneben kommt aber auch die Maßnahme 3 V_{CEF} durch Pflanzungen von Gehölzen und Vernetzung der vorhandenen Waldbestände der Waldökologie zugute. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck erachtete die für den walddrechtlichen Ausgleich vorgesehene Wiesenfläche als uneingeschränkt geeignet an. Auch der Flächenumfang der Maßnahme 2 A_{CEF} sei ausreichend.

Mit der Maßnahme 6 G sind u.a. Neubepflanzungen von vorübergehend in Anspruch genommenen und abgeholzten Waldflächen vorgesehen. Der Vorhabensträger kam mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck diesbezüglich überein, dass im Zuge der Ausführungsplanung gemeinsam mit dem Forst die Baumartenauswahl getroffen werde.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck wies im Zusammenhang mit der vorgesehenen Anlage eines Waldinnensaumes im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme 2 A_{CEF} auf die in den Hinweisen zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Wald zwischen der Forstverwaltung und der Naturschutzverwaltung im Bezirk Oberbayern enthaltene Mindestbreite für Aufforstungsflächen von ca. einer Altbaumlänge (25 m) hin.

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens hat sich der Vorhabensträger mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck über die Gestaltung des Waldinnensaumes bezüglich der Maßnahme 2 A_{CEF} abgestimmt. Auf die Waldinnensäume kann aus naturschutzfachlicher Sicht nicht verzichtet werden. Die Schaffung von strukturreichen Waldrändern und vorgelagerten Extensiv-Säumen dienen vorrangig als Ausgleich für den Verlust von Jagdgebieten von Fledermäusen. Zugleich ist in diesem Bereich die Anlage von Lebensraumstrukturen für Eidechsen vorgesehen. Daher kann auf den Innensaum auf der nördlichen Teilfläche nicht verzichtet werden. Das Maßnahmenkonzept sieht eine regelmäßige Pflege vor, um die Innensäume dauerhaft zu erhalten. Trotz des Innensaums erreicht die nördliche Waldfläche die erforderliche Mindestbreite von 25 m und entspricht damit den Vorgaben der Hinweise zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Wald zwischen der Forstverwaltung und der Naturschutzverwaltung im Bezirk Oberbayern.

Auf der südlichen Teilfläche sind die Innensäume erforderlich, da sonst das hochbedeutsame, von drei streng geschützten Amphibienarten genutzte Laichgewässer stärker verschattet und entwertet würde und damit die Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Maßnahme 2 A_{CEF} nicht gewährleistet werden könnte. Die

Maßnahme 2 A_{CEF} schreibt deshalb auch Pflegemaßnahmen zur Freihaltung der Fläche und Freihaltung des Laichgewässers von Verschattung vor. Einem Verzicht auf den Innensaum entlang des Weihers kann daher nicht zugestimmt werden. Der Verzicht des nordexponierten Waldinnensaums auf der südlichen Teilfläche ist aus naturschutzfachlicher Sicht vertretbar, solange die übrigen Waldsäume erhalten bleiben. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck erklärte sich hiermit im Rahmen des Erörterungstermins am 21.07.2014 einverstanden.

Die Eingriffe in Waldflächen können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Spezielle waldrechtliche Versagungsvoraussetzungen oder ein Entgegenstehen anderer Rechtsvorschriften stehen der Rodung nicht entgegen.

4.3.7 Gewässerschutz/Wasserrechtliche Erlaubnis

4.3.7.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG werden grundsätzlich auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z.B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau im Wasserschutzgebiet und an Gewässern usw. erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt.

Die geplante Ortsumgehung Obing liegt im sechzig Meter-Bereich des Rabendener Bachs (auch Obinger Seebach genannt), ein Gewässer III. Ordnung. Zugleich kreuzt die St 2094 neu bei Bau-km 0+493 der St 2094 neu den Rabendener Bach mittels eines Durchlasses(vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.15T). Ebenso kreuzt die verlängerte GVS Jepolding bei Bau-km 0+092 der GVS den Rabendener Bach (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.37T2). Nach § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sind Anlagen, die weniger als 60 m von der Uferlinie eines Gewässers I. oder II. Ordnung entfernt liegen, genehmigungspflichtig. Die Regierung von Oberbayern hat zudem von der Ermächtigung in Art. 20 Abs. 2 BayWG Gebrauch gemacht und die Genehmigungspflicht auch für Anlagen im sechzig Meter-Bereich an bestimmten Gewässern III. Ordnung eingeführt. Die Genehmigungspflicht ergibt sich daher vorliegend für den Rabendener Bach aus Art. 20 Abs. 2 BayWG i. V. m. Nr. 361 der Verordnung über die Genehmigungspflicht für Anlagen in oder an Gewässern dritter Ordnung im Regierungsbezirk Oberbayern vom 13. Februar 2014 Nr. 226-4502-1/83, veröffentlicht im Oberbayerischen Amtsblatt Nr. 5/7, März 2014.

Soweit das Vorhaben die Errichtung von Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern im Sinne von § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG beinhaltet, ist es auch genehmigungsfähig. Die Anforderungen des Art. 20 Abs. 4 und Abs. 2 BayWG sowie des § 36 WHG werden gewahrt, da hiermit in Konflikt stehende Gründe des Wohls der Allgemeinheit nicht ersichtlich sind, insbesondere keine schädlichen Gewässerveränderungen im Sinne des § 3 Nr. 10 WHG von den Anlagen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird als es den Umständen nach unvermeidbar ist. Die Anlagengenehmigung wird im Einvernehmen mit dem Landratsamt Traunstein und dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein unter Beachtung der unter A 3.3 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt.

Des Weiteren erfordert das Bauvorhaben die Verlegung des Irlhamer Bachs, ein Gewässer dritter Ordnung (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.6). Nach Überprüfung des Wasserwirtschaftsamts Traunstein handelt es sich beim Irlhamer Bach nicht um einen Entwässerungsgraben von wasserwirtschaftlich untergeordneter Bedeutung im Sinne von § 2 Abs. 2 WHG und Art. 1 Abs. 2 BayWG. Vielmehr stellt die Verlegung des Irlhamer Bachs im Zuge der Ortsumgehung Obing eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers und damit einen Gewässerausbau im Sinne des § 67 Abs. 2 WHG dar. Der nach § 68 Abs. 1 WHG planfeststellungspflichtige Gewässerausbau infolge der Verlegung des Irlhamer Bachs ist genehmigungsfähig, da die wasserwirtschaftlichen Voraussetzungen der § 67 Abs. 1, 68 Abs. 3 WHG erfüllt werden. Durch die unter A 3.3 dieses Beschlusses festgesetzten Auflagen wird sichergestellt, dass die wasserwirtschaftlichen Anforderungen eingehalten werden.

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

4.3.7.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnis

Die Entwässerung der Ortsumgehung Obing ist aufgrund der vorhandenen Geologie und Topographie sehr anspruchsvoll. Die Linienführung im Höhenplan wurde maßgeblich durch die Schaffung einer funktionsfähigen Straßenentwässerung bestimmt.

Die Entwässerungssituation im Zuge der B 304 neu stellt sich wie folgt dar:

Die B 304 neu wird im Bereich Bauanfang bis ca. Bau-km 3+340 überwiegend in Dammlage geführt, das anfallende Oberflächenwasser wird breitflächig über die Dammschulter versickert. Im Bereich ab ca. Bau-km 3+340 bis Ende der Baustrecke wurde die B 304 neu überwiegend in Einschnittslage geplant. Das anfallende Oberflächenwasser wird im Bereich der B 304 neu von Bau-km 3+286 bis Bau-km 3+928 und Bau-km 4+339 bis Bau-km 4+586 über Mulden bzw. Mulden-Rigolen-Systeme versickert. Eine Versickerung über Mulden-Rigolen-Systeme erfolgt auch auf der Staatstraße 2094 nach Seebruck (Bau-km 0+915 bis Bau-km 0+660, Bau-km 0+502 bis Bau-km 0+446, Bau-km 0+358 bis Bau-km 0+336, Bau-km 0+306 bis Bau-km 0+205) auf der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) Pfaffing-Stöttwies (Bau-km 0+236 bis Bau-km 0+666), auf GVS Pfaffing-Schalkham (Bau-km 0+104 bis Bau-km 0+430), GVS Obing-Kleinornach (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+205) sowie der GVS Hochbruck (0+027 bis Bau-km 0+085). Bezüglich der konkreten Entwässerungsabschnitte verweisen wir auf die Darstellung in der Planunterlage 1T2, S. 69 ff.. Eine ausführliche Darstellung des entwässerungstechnischen Maßnahmekonzepts befindet sich in den Planunterlagen 1T2 und 18.1T2.

Die vorgesehenen Einleitungen sind gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen. Die Gestattung kann gemäß § 15 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden, da für die Entwässerung der Straßenanlagen ein öffentliches Interesse besteht. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§12 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 15 Abs. 2, 14 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Ein Auflagenvorbehalt, wie vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein gefordert, ist nicht aufzunehmen, da die Voraussetzungen nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG nicht gegeben sind. Eine abschließende Entscheidung ist möglich. Gegenteiliges wurde nicht vorgetragen. Außerdem bietet schon die Regelung des § 13 WHG die Möglichkeit, nachträgliche Auflagen festzusetzen.

Aus fachlicher Sicht bestehen keine Einwände gegen die Behandlung der wasserwirtschaftlichen Belange. Das Landratsamt Traunstein, Untere Wasserrechtsbehörde, hat das Einvernehmen erteilt (§ 19 Abs. 3 WHG). Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat die vorgesehene Entwässerung geprüft und ihr bei Beachtung der festgesetzten Auflagen zugestimmt.

Einwendungen

Im Anhörungsverfahren wurde an der vorgesehenen Entwässerung von Einwenderseite erhebliche Kritik geäußert. Eine ordnungsgemäße Straßenentwässerungsplanung fehle völlig. Die Ortsumgehung Obing im Zuge der B 304 werde unnötig in Dammlage geführt, um ein wasserrechtliches Verfahren zu vermeiden und wasserbautechnische Anlagen, insbesondere Regenrückhaltebecken, einzusparen. Es seien Nachteile für die angrenzenden Grundstücke, insbesondere landwirtschaftlich genutzte Flächen, für das Grundwasser und für den Oberflächenwasserhaushalt der angrenzenden Grundstücke zu befürchten.

Die Kritik an dem geplanten Entwässerungskonzept ist unbegründet. Das Entwässerungskonzept wurde entsprechend den geltenden Regeln der Technik fach- und sachgerecht geplant und mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt. Die geplante Entwässerung wird ausführlich im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1T2) sowie in den wassertechnischen Untersuchungen (Planunterlagen 18.1T2, 18.2T2, 18.3T, 18.4T, 18.4T2) dargestellt. Die B 304 neu muss aus den unter C 4.3.3 dieses Beschlusses ausführlich erläuterten Gründen in Dammlage geführt werden. Die Dammlage wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens soweit wie möglich reduziert.

Nachteile für die angrenzenden Grundstücke sind entgegen dem Vorbringen mehrerer Einwender nicht zu befürchten, da folgende Maßnahmen vorgesehen wurden:

Im Zuge der 1. Tektur vom 20.03.2014 wurde die ursprünglich vorgesehene Unterführung der Kr TS 8 unter der B 304 neu zur Vermeidung von Überflutungen durch einen Kreisverkehr ersetzt. Damit bei Hochwasserereignissen keine neuen Betroffenheiten durch Überflutung entstehen, ist es zudem notwendig, in den Damm der B 304 neu bei Bau-km 2+342 fünf Durchlässe und in die GVS Pfaffing-Schalkham eine Flutmulde (Furt) mit Geländemodellierung und Leitdamm einzubauen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nrn. 3.14T, 3.11T). So werden die Abflussverhältnisse bei Hochwasser gegenüber dem heutigen Zustand nach dem Bau der Ortsumgehung nicht verändert. Der Vorhabensträger ließ dies durch das Fachbüro „aquasoli Ingenieurbüro“ mit Hilfe von entsprechenden Simulationen und Berechnungen ermitteln. Das Gutachten ist den Planunterlagen als Unterlage 18.4T beigelegt. Zudem wurde die Verknüpfung der B 304 neu mit der St 2094 und der GVS Obing-Kleinornach als Kreisverkehr gestaltet. An diese neuen Gegebenheiten war auch die Entwässerung entsprechend anzupassen.

Der Vorhabensträger hat außerdem aufgrund von Einwendungen das Ingenieurbüro aquasoli beauftragt, die Hochwasserabflusssituation im Bereich der GVS Pfaffing-Stöttwies bei einem 100-jährlichen Hochwasser zu untersuchen. Im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 wurde infolgedessen zum Schutz der Unterführung der GVS Pfaffing-Stöttwies vor Einstauungen durch eventuell unkontrolliert abfließendes Hangwasser ein Konzept entwickelt, das durch Leitdämme entlang der Böschungsoberkanten im Bereich der Unterführung eine gezielte Ableitung des Abflusses über einen bestehenden Graben westlich der GVS Stöttwies vorsieht (vgl. Konzeptstudie zur Hangwassergefährdung des Ingenieurbüros aquasoli, Planunterlage 18.4T2). Die GVS Pfaffing-Stöttwies wird abgesenkt und verläuft im Einschnitt. Die Entwässerung erfolgt über Mulden und Rigolen in Teilsickerrohren. Am südlichen Ende des Einschnittbereiches wird das über die belebte Bodenzone und Rigole gereinigte Wasser über Vollrohre in den Vorfluter Obinger See geleitet (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.7T2). Um eine Einstauung der GVS bei Hochwasser zu vermeiden, werden parallel zur GVS nördlich der B 304 neu Leitdämme geschüttet. Das Geländewasser wird über Muldeneinläufe, Rohrleitungen und einen Durchlass DN 700 unter der GVS Stöttwies zu zwei Durchlässen DN 900 bei Bau-km 1+390 der B 304 neu geleitet und fließt von dort in einen vorhandenen Graben (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.24T2).

Durch diese Maßnahmen wird der gegenwärtige Hangwasserabfluss nicht verändert. Nachteilige Auswirkungen auf die umliegenden Flächen können daher ausgeschlossen werden. Die von den Einwendern vorgeschlagene Lösung der Entwässerungsproblematik mittels Regenrückhalte- bzw. Verdunstungsbecken anstelle der Dammführung der Trasse ist nicht vorzuziehen. Zum einen würden damit umfangreiche zusätzliche Grundbetroffenheiten ausgelöst. Zum anderen ist aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten die Versickerung über die gewachsene Bodenzone gegenüber der Bündelung des Wassers vorzugswürdig. Der Vorhabensträger wies in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 10.02.2015 darauf hin, dass Verdunstungsbecken sehr große Flächen in Anspruch nehmen und deren Wirksamkeit in unseren humiden Breitengraden zweifelhaft ist. Regenrückhaltebecken, die in der Regel als vorgeschaltete Becken zur Drosselung der Einleitung in den Vorfluter angelegt werden, sind hier aufgrund ausreichender Kapazität des Obinger Sees nicht erforderlich. Im Rahmen des gegenständlichen Planfeststellungsverfahrens wurde durch das Wasserwirtschaftsamt Traunstein ein Gutachten erstellt, in dem bestätigt wird, dass „alle derzeitigen Anforderungen des Gewässerschutzes durch die Planung erfüllt werden.“ Ein selbständiges

wasserrechtliches Verfahren, wie einwenderseits gefordert, ist bei der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nicht erforderlich (vgl. § 19 Abs. 1 WHG).

4.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Die Durchführung der Baumaßnahme erfordert die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen in einem Umfang von ca. 7,5 ha. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass die Ortsumgehung Obing im Zuge der B 304 mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Auf die Belange der Landwirtschaft wurde soweit wie möglich Rücksicht genommen. Das gilt sowohl im Hinblick auf die Belastung der Landwirtschaft allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe ist bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit wie möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Das öffentliche Wegenetz wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens so angepasst, dass alle landwirtschaftlichen Nutzflächen und Hofstellen ungehindert erreichbar sind (vgl. C 4.4.1.3.4 dieses Beschlusses). Die durch das Bauvorhaben entstehenden Zerschneidungseffekte für landwirtschaftliche Flächen lassen sich im Hinblick auf eine ausgewogene und fahrdynamische Straßenführung nicht vermeiden. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, dass er sich im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen bemüht, auf freiwilliger Basis unwirtschaftliche Restflächen zu erwerben bzw. Teilflächen so zu tauschen, dass wieder gut zu bewirtschaftende Flächen entstehen.

Auch die Ausgleichsflächen wurden in Absprache mit den betroffenen Landwirten und entsprechend den Vorschriften des BNatSchG möglichst flächensparend geplant. Insbesondere wurden zur Einsparung von naturschutzfachlichen Kompensationsflächen gleichzeitig mehrere Ausgleichsfunktionen abgedeckt: 1 A_{CEF} deckt gleichzeitig den erforderlichen Offenland-Ausgleich und die erforderliche Artenschutzmaßnahme für Wiesenbrüter ab. 2 A_{CEF} deckt gleichzeitig den erforderlichen Waldausgleich gemäß Eingriffsregelung, den erforderlichen Waldausgleich nach bayerischem Waldrecht und die erforderlichen Artenschutzmaßnahmen für Amphibien ab.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von dem geplanten Bauvorhaben betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar und wurden vom Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten Ebersberg auch nicht eingewandt. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nur dann (zusätzlich) als öffentlicher Belang in die Abwägung einzustellen, wenn sie in größerer Zahl durch das Bauvorhaben verursacht werden. Diese Sichtweise geht auf Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts zu einem Abschnitt der BAB A 7 im Allgäu zurück (BVerwG, Beschluss vom 31.10.1990, Az. 4 C 25/90), der zu Existenzgefährdungen bei mindestens 17 Betrieben geführt hat. Das trifft auf den Bau der Ortsumgehung Obing jedoch bei weitem nicht zu, weil nach Prüfung der Betriebsdaten nur bei einem Betrieb eine Existenzgefährdung nicht ausgeschlossen werden kann. Zu den von einigen privaten Einwendern eingewandten Existenzgefährdungen ihrer landwirtschaftlichen Betriebe verweisen wir auf die Ausführungen unter C 4.4.1.1 und C 4.4.2 dieses Beschlusses.

Der Vorhabensträger hat nach A 3.6.4 dieses Beschlusses bei Bepflanzungsmaßnahmen auf angrenzende Grundstücke Rücksicht auf die nachbarlichen Interessen zu nehmen. Durch die Regelung ist sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen bei der Bepflanzung kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Bei den Waldausgleichsflächen wurden jeweils gestufte Waldränder mit vorgelagerten Krautsäumen geplant, um die Verschattung angrenzender landwirtschaftlicher Flächen zu vermeiden und die erforderlichen Grenzabstände nach AGBGB einzuhalten (vgl. Unterlage 9.2T2, Maßnahme 2 A_{CEF}). Die Baumhecke an der Schalkhamer Straße wurde auf der Südseite der Straße geplant, so dass die Verschattungswirkung nur die Straße betrifft (vgl. Unterlage 9.2T2, Maßnahme 3 V_{CEF}). Bei den straßenbegleitenden Gehölzpflanzungen sind nur Strauchpflanzungen vorgesehen. Diese liegen im Einflussbereich der Straße und können nicht als Ausgleichsflächen anerkannt werden. Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8 a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrVVG, Art. 17, Rd. Nr. 54). Davon ist hier nicht auszugehen.

Insgesamt sind mögliche Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Belange auf ein Mindestmaß reduziert und nicht so gewichtig, dass sie der Zulässigkeit des Vorhabens entgegenstehen. Dem entsprechend hat das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck in seiner Stellungnahme aus landwirtschaftlicher Sicht keine grundsätzlichen Einwände vorgebracht.

4.3.9 Fischerei

Dem Vorhaben stehen aus öffentlich fischereifachlicher Sicht keine Bedenken entgegen. Die Auflage A 3.1 dieses Beschlusses gewährleistet die rechtzeitige Benachrichtigung der Fischereiberechtigten vor Baubeginn. Gegen die Straßenentwässerung und die Verlegung sowie Kreuzung von Gewässerteilstrecken wurden aus fischereifachlicher Sicht keine Einwendungen erhoben.

Ein Auflagenvorbehalt für Auflagen, die wegen Belangen der Fischerei notwendig werden, wie vom Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei, gefordert, ist nicht aufzunehmen. Die Voraussetzungen für die Aufnahme eines Auflagenvorbehalts gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sind nicht erfüllt. Es wurden keine Gesichtspunkte vorgetragen, die darauf hinweisen, dass eine abschließende Entscheidung noch nicht möglich ist.

4.3.10 Jagdliche Belange

Es wurde kritisiert, dass erhebliche jagdliche Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben entstünden. Es ergäben sich Schwierigkeiten bei der praktischen Jagdausübung (z.B. Verlust jagdbarer Fläche, Beeinträchtigung des Schussfeldes, Pachtwertminderungen). Es sei deshalb mit einer Jagdwertminderung zu rechnen.

Den Einwand weisen wir zurück. Aus den bereits vorstehend genannten Gründen überwiegt das öffentliche Interesse am Neubau der Ortsumgehung Obing das entgegenstehende Interesse von Jagdgenossenschaften an einem unbeeinträchtigten Erhalt ihrer Jagdreviere. Gebietsdurchschneidungen sind bei allen Straßenbaumaßnahmen unumgänglich. Mögliche Erschwernisse bei der Jagdausübung und eventuelle Wertminderungen, die durch den Bau der Straße wegen der Lärmbeeinträchtigungen, möglichen Tierverlusten und durch Verringerung der Austauschbeziehungen außerhalb des Jagdreviers hervorgerufen werden könnten, sind jedenfalls nicht so gewichtig, dass sich dadurch ein Verzicht auf den Straßenbau oder eine andere Trassenführung aufdrängen würde. Zur Begründung der gewählten Planung verweisen wir auf die Ausführungen unter C 4.2 und C.4.3.2 dieses Beschlusses.

Es lässt sich nicht vermeiden, dass die Jagdreviere Obing I und II aufgrund der Umgehungsstraße durchschnitten werden. Die Belange der Jagd treten hinter dem

Vorhaben und den damit verfolgten Planungszielen zurück. Hinzu kommt, dass die Wohnbereiche schon jetzt vorhanden sind und die Jagd damit bereits jetzt so ausgeübt werden muss, dass Schüsse nur mit ausreichendem Kugelfang abgegeben werden. Nachdem die Straße auf weiten Teilen in Dammlage liegt, ist dieses neue Hindernis für Jäger auch gut sichtbar. Die Ermittlung einer möglichen Entschädigung wegen Durchschneidung des Gemeinschaftsjagdbezirks bleibt dem nachfolgenden entschädigungsrechtlichen Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vorbehalten. Wir verweisen im Übrigen auf die Ausführungen unter C 4.4.1.1 dieses Beschlusses.

Nach § 5 Abs. 2 BJagdG unterbrechen Straßen nicht den Zusammenhang von Jagdflächen. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen - auch verkehrlichen - Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Dass die praktische Durchführung der Jagd an bestimmte Gegebenheiten im Gelände angepasst werden muss, schränkt das Jagdausübungsrecht nicht ein, sondern bestimmt nur seine Modalitäten. Nach § 20 Abs. 1 BJagdG ist es verboten, an Orten zu jagen, an denen die Jagd nach den Umständen des einzelnen Falles die öffentliche Ruhe, Ordnung oder Sicherheit stören oder das Leben von Menschen gefährden würde. Bei den örtlichen Verboten handelt es sich um Flächen, auf denen die Ausübung der Jagd grundsätzlich erlaubt ist. Die Jagd ist dort nicht generell verboten, sondern nur nach den Umständen des einzelnen Falles, wenn sich zum Zeitpunkt der Jagdausübung neben einer Straße auf dieser ein Fahrzeug nähert. Sofern deshalb gewisse Erschwernisse bei der Jagdausübung nicht ausgeschlossen werden können, sind diese im vorzugswürdigen öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Bauvorhabens hinzunehmen.

Zudem befürchtete man durch die Zerschneidung des Pfaffinger Forstes eine Zunahme der Wildunfälle, da das Wild vom Wald in den Schilfgürtel des Sees wechsle. Beim Bau von Umgehungsstraßen muss immer mit Wildwechsel gerechnet werden. Dies ist allerdings unabhängig davon, an welche Stelle eine Umgehungsstraße gelegt wird. Auch die geplante Stützmauer stellt keine zusätzliche Gefahr für das Wild dar, weil Wild auf Sicht läuft. Hier wären sonst Auffälligkeiten in allen ähnlich gelagerten Fällen zutage getreten.

Die Errichtung von Wildschutzzäunen kann dem Vorhabensträger nicht gemäß Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG auferlegt werden. Für die B 304 Ortsumgehung Obing gelten die Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen (Wildschutzzäun-Richtlinien - WSchZR). Demnach ist für Bundesstraßen mit einer Fahrbahn für beide Fahrrichtungen die Querungszeit für das Wild geringer als bei Bundesautobahnen

oder Bundesstraßen mit je einer Fahrbahn für eine Fahrtrichtung. Deshalb kommen Schutzzäune nur in Sonderfällen (bei besonderer Gefährdung und bei Unfallhäufungen) in Betracht. Für die Ortsumgehung Obing ist von keiner erhöhten Gefährdung durch Wildunfälle auszugehen. Wildschutzzäune erhöhen die Durchschneidungswirkung und erschweren die Straßenunterhaltung. Der Vorhabensträger kann aber die Erforderlichkeit von Schutzmaßnahmen gegen Wildunfälle gegebenenfalls noch in eigener Verantwortung nach Verkehrsfreigabe anhand der Wildschutzzäun-Richtlinien (VkBf. 1985, S. 453 f.) unter Beteiligung der unteren Jagdbehörde und der örtlichen Jägerschaft überprüfen.

Im Rahmen des Erörterungstermins hat der Vorhabensträger die Errichtung eines Wildschutzzäunes im Bereich oberhalb der vorgesehenen Stützmauer bei Autschachen zugesagt.

4.3.11 Belange des Landkreises

Landratsamt Traunstein trägt vor, dass während der Bauzeit das Baufeld im Bereich der Station TS 8_140_1,518 km über die Kr TS 8 erschlossen würde. Der Forderung seitens des Landratsamts, etwaige Beschädigungen infolge des Baubetriebs zu beheben, hat der Vorhabensträger im Laufe des Planfeststellungsverfahrens zugesagt.

4.3.12 Gemeindliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der umliegenden Gemeinden werden durch die Ortsumgehung Obing im Zuge der B 304 nicht beeinträchtigt.

Seitens der Verwaltungsgemeinschaft Obing wurde im Rahmen der Anhörung zu den Planunterlagen vom 15.02.2013 gefordert, den Knotenpunkt B 304 neu/Kr TS 8 so zu gestalten, dass die von der Gemeinde beabsichtigte Planung eines Geh- und Radwegs von Pfaffing nach Stockham nicht behindert werde. Diesem Einwand wurde im Wege der 1. Tektur vom 20.03.2014 entsprochen. Anstelle der ursprünglich vorgesehenen Unterführung im Zuge der Kr TS 8 ist nun eine Verknüpfung der B 304 neu/Kr TS 8 mittels eines Kreisverkehrs geplant. Die Errichtung eines Geh- und Radwegs wird damit nicht behindert. Am Kreisverkehr B 304 neu/Kr TS 8 ist eine Quermöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen. Die Quermöglichkeit wurde auf der Westseite der untergeordneten Straßen angeordnet, weil hier beim künftigen Bau eines Radweges keine Waldrodungen vorzunehmen sind. Der Vorhabensträger erklärte im Anhörungsverfahren, vor Baubeginn mit der Verwaltungsgemeinschaft Obing abzustimmen, auf welcher Seite der Geh- und Radweg endgültig geführt werden soll, damit die entsprechende Querungshilfe angepasst werden kann. Im Rahmen

des Erörterungstermins am 21.07.2014 wurde dieser Gesichtspunkt als erledigt erklärt. Welche Förderungsmöglichkeiten für den Bau des Geh- und Radweges bestehen, ist nicht, wie von der Verwaltungsgemeinschaft Obing gefordert, im Planfeststellungsverfahren zu prüfen.

Den Anliegen der Verwaltungsgemeinschaft Obing, den Geh- und Radweg entlang der St 2094 zu verlängern sowie eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Kreisverkehrs B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach vorzusehen, wurde im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 nachgekommen (vgl. Planunterlage 1T2, 5T2, siehe C 4.3.3.4 dieses Beschlusses).

Die Verwaltungsgemeinschaft Obing forderte eine weniger kurvenreiche Linienführung des Römerwegs, der bis zur Honauer Straße infolge des gegenständlichen Vorhabens fortgesetzt wird (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.1T). Die Forderung ist abzulehnen. Die geplante Fortsetzung des Römerwegs bis zur Honauer Straße wurde bewusst entlang der Grundstücksgrenzen geplant, um die Flurdurchschneidungen so gering wie möglich zu halten. Dieses Vorgehen ist bei einer Straße mit geringer Verkehrsbedeutung nicht zu beanstanden. Bereits der vorhandene Verlauf des Römerwegs ist durch enge und unübersichtliche Kurven geprägt, so dass durch die vorgesehene Planung kein Bruch in der Streckencharakteristik entsteht. Die Verbindung wird, wie von der Verwaltungsgemeinschaft Obing gefordert, als Gemeindeverbindungsstraße gewidmet (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.1T).

Die Verwaltungsgemeinschaft Obing forderte die Berücksichtigung eines Geh- und Radweges im Bereich des Unterführungsbauwerks der GVS Stöttwies (Honauer Straße).

Allerdings ist entlang der Honauer Straße weder ein Geh- und Radweg vorhanden, noch kann die Verwaltungsgemeinschaft Obing konkrete Planungen für einen solchen vorweisen. Die Honauer Straße ist zudem mit 840 Kfz/24h (davon 50 Kfz/24h Schwerverkehr) relativ schwach belastet. Das geplante Unterführungsbauwerk 01 weist eine Lichte Weite von 13 m auf. Darin sind 2 x 2,75 m Fahrstreifen, 2 x 0,75 m Bankett und 2 x 2 m Entwässerungsmulde = 11 m Fahrbahnkörper unterzubringen. Es bleibt also je Fahrbahnseite nur 1 m zur lichten Weite übrig. Ein möglicher Geh- und Radweg (Mindestbreite = 2,50 m) ist somit nicht mehr parallel dazu unter dem geplanten Bauwerk zu unterführen. Bei Beibehaltung der lichten Weite müsste demnach die Entwässerungsmulde mit einem Geh- und Radweg überbaut werden. Davon betroffen wäre nicht nur der Bereich unterhalb des Bauwerks sondern auch Teilbereiche davor und danach, wo der Geh- und Radweg

abschwenken würde. Dies ist jedoch aus entwässerungstechnischen Gründen nicht möglich, weil das derzeit geplante Entwässerungskonzept nur für die Anlage der GVS Stöttwies, nicht aber für einen zusätzlichen Geh- und Radweg ausgelegt ist. Da derzeit noch keine Planungen bezüglich eines Geh- und Radweges seitens der Gemeinde vorliegen, kann dies beim gegenständlichen Verfahren unberücksichtigt bleiben.

Durch die Neutrassierung wird das Loipennetz, das sich hauptsächlich im Norden von Obing befindet, durchtrennt. Damit die Loipen weiterhin gespurt werden können, forderte die Verwaltungsgemeinschaft Obing im Bereich der Honauer Straße in der Unterführung eine zusätzliche Möglichkeit, neben dem Radweg eine Loipe anlegen zu können. Um die Loipen nördlich der Bundesstraße gefahrlos unterhalten zu können, sei eine zusätzliche Spur in der Unterführung erforderlich. Dieser Forderung wird nicht entsprochen. Eine Bauwerksverbreiterung für eine Loipe ist unverhältnismäßig. Das Loipenspurgerät muss ebenfalls die Fahrbahn mitbenutzen. Die Honauer Straße weist eine geringe Verkehrsbelastung auf. Es entstehen durch die Mitbenutzung der Fahrbahn keine Gefährdungen.

Der Forderung der Verwaltungsgemeinschaft Obing nach einer Kreuzungsmöglichkeit für landwirtschaftlichen Verkehr bei Kleinbergham/Autschachen wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 20.03.2014 nachgekommen (vgl. Planunterlagen 5T2, 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.7T2). Der ursprünglich geplante Privatweg zwischen Schalkhamer Straße und Seestraße (ursprünglich Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.12T) entfällt infolge der Änderungen im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015. Der Einwand bezüglich Erwerb und Übergang auf die Gemeinde Obing ist somit hinfällig.

Die Anbindung der beiden Anwesen Rumersham, westlich der B 304 durch Ausbau des Geh- und Radweges zu einem Zufahrtsweg wird aus den oben unter C 4.3.3.4 dieses Beschlusses genannten Gründen abgelehnt.

Die Einwendung bezüglich des Beginns der Baustrecke wurde im Rahmen des Erörterungstermins seitens der Verwaltungsgemeinschaft Obing für erledigt erklärt. Im Übrigen wurde die Thematik unter C 4.3.3 dieses Beschlusses ausführlich behandelt.

Hinsichtlich der Forderungen im Zusammenhang mit den Bushaltebuchten vor dem Baubeginn auf Höhe Rumersham verweisen wir auf die Ausführungen unter C 4.3.3.5 dieses Beschlusses.

Infolge der 1. Tektur vom 20.03.2014 haben sich sowohl die Kritik an dem Kreisverkehr Hochbruck (Verknüpfung der Verbindungsrampe zur B 304 neu, der St

2094, der GVS nach Hochbruck und der GVS Obing-Kleinornach) als auch die Kritik bezüglich des Knotenpunkts B 304 neu/GVS Kleinornach erledigt.

Die Einwendungen hinsichtlich der Dammlage der Trasse wurden ausführlich unter C 4.3.3.1 dieses Beschlusses behandelt, worauf verwiesen wird.

Bezüglich der Einwendungen, die sich gegen die geplante Entwässerung richten, verweisen wir auf C 4.3.7 dieses Beschlusses.

Der Einwand der Verwaltungsgemeinschaft Obing bezüglich der Steilböschung im Bereich Autschachen wurde unter C 4.3.3 dieses Beschlusses ausführlich behandelt.

Der Forderung der Verwaltungsgemeinschaft Obing nach einer durchgehenden Sichtschutzbepflanzung im Bereich Jepolding kann aus naturschutzfachlichen Gründen nicht entsprochen werden. Die Gehölz-Pflanzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 6 G dienen einerseits der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft, haben aber andererseits - im Zusammenwirken mit der Vermeidungs- und CEF-Maßnahme 3 V_{CEF} - eine artenschutzrechtliche Vermeidungsfunktion als Sperr- und Leitpflanzungen (vgl. Unterlage 9.2T2 und Unterlage 19.4.1T2). Soweit mit beiden Zielen vereinbar wurden durchgehend beiderseits Gehölzpflanzungen mit Sichtschutz- und Artenschutzfunktion geplant (Bau-km 2+250 bis Bau-km 2+950). Eine Weiterführung der Gehölzpflanzung südlich von Bau-km 3+000 würde aber als Leitstruktur die Flugbewegungen von Fledermäusen in Richtung des Anschlussbereichs St 2094 und damit in Bereiche mit erhöhten, nicht vermeidbaren Kollisionsrisiken ablenken.

Die Verwaltungsgemeinschaft Obing forderte die Verlegung der Ausgleichsfläche 5 A im Bereich der Achatiusstraße um eine Parzellenreihe nach Norden. Diese Forderung hat der Vorhabensträger im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 berücksichtigt (vgl. Planunterlagen 9.1.2T2, Blatt Nr. 7, Planunterlage 9.2T2). Der Oberflächenwasserabfluss über die bestehende Mulde nördlich des Baugebietes „Großfeld“ wird durch die Ausgleichsfläche 5 A nicht beeinträchtigt. Die Ausgleichsfläche 5 A liegt nicht im Bereich der Mulde, sondern nördlich angrenzend auf landwirtschaftlichem Grund.

Die Verwaltungsgemeinschaft Obing wendete sich ferner gegen die vorgesehene Heckenstruktur, die vom Ortsbereich Pfaffing zum Unterführungsbauwerk 02 geführt wird. Dies stelle einen Konflikt zur geplanten Bebauung dar. Die Verwaltungsgemeinschaft Obing forderte daher die Leitstruktur außerhalb der im Flächennutzungsplan dargestellten Baufläche anzulegen. Auch gegen die im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 erfolgte kleinräumige Verlegung der Hecke

bei Fl. Nr. 1314, Gemarkung Obing, äußerte die Verwaltungsgemeinschaft Obing Kritik. Aufgrund verschiedener privater Einwendungen wurde die Hecke im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 aus der Fl. Nr. 1314, Gemarkung Obing, südlich der GVS Schalkham herausgenommen und stattdessen an der Nordseite der GVS Schalkham im Bereich der Fl. Nr. 1318, Gemarkung Obing, vorgesehen. Die Anlage der geplanten Baumhecke ist für die Gewährleistung der Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahme 3 V_{CEF} wesentlich und damit unverzichtbar. Die geplante Hecke dient als Leitstruktur für Fledermäuse. Die festgestellten diffusen Flugbewegungen von Fledermäusen zwischen Wald und Siedlung müssen durch diese Leitstruktur gebündelt und zum Unterführungsbauwerk BW 02 hingeleitet werden, um die Kollisionsrisiken und Trennwirkungen für mehrere streng geschützte Fledermausarten auf ein unerhebliches Maß zu senken. Bei Verzicht auf diese Leitstruktur würden sich vermeidbare artenschutzrechtliche Verbotstatbestände und damit Verstöße gegen die §§ 15 und 44 Abs. 1 BNatSchG ergeben (vgl. Unterlage 9.2T2, LBP-Maßnahme Nr. 3 V_{CEF}, sowie Unterlage 19.2T und Unterlage 19.4.1T2, sowie Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr 2011 und M AQ 2008). Die Leitstruktur kann aus naturschutzfachlicher Sicht entweder an der Nord- oder an der Südseite der Gemeindeverbindungsstraße angelegt werden. Bei einer Verkürzung der Heckenstruktur außerhalb der im Flächennutzungsplan dargestellten Baufläche kann die Wirksamkeit der Maßnahme jedoch nicht gewährleistet werden.

Den Forderungen im Zusammenhang mit den Eigentumsverhältnissen an öffentlichen Feld- und Waldwegen wurde durch entsprechende Anpassung des Regelungsverzeichnisses (vgl. Planunterlage 11T2) entsprochen bzw. haben sich im Laufe des Verfahrens erledigt.

4.3.13 Sonstige öffentliche Belange

4.3.13.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Regelungsverzeichnis enthaltenen Maßnahmen grundsätzlich einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1, A 3.8.3 sowie A 3.8.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.3.13.2 Denkmalschutz

Belange des Denkmalschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege quert die geplante Ortsumgehung Obing im Zuge der B 304 eine Bodendenkmalverdachtsfläche. Es ist

möglich, dass bei der Baumaßnahme vor allem römische Siedlungsfunde angetroffen und zerstört werden. Die entsprechende Verdachtsfläche wurde in Planunterlage 3T als Roteintrag dargestellt. Die Stellungnahme des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege vom 18.04.2013 enthält einen Auszug aus der Denkmalliste, worauf verwiesen wird.

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 die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Vorhabens unter C 4.2 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 bekannten Bodendenkmäler, der bezeichneten Verdachtsflächen als auch eventueller Zufallsfunde unter Beachtung der durch die Schutzauflagen unter A 3.7 dieses Beschlusses 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.

Unter A 3.7.2 dieses Beschlusses wurde festgelegt, dass dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege der Beginn von Erdbauarbeiten spätestens drei Monate vor Beginn anzuzeigen ist. Durch diese frühzeitige Anzeige des Beginns von Erdbauarbeiten kann zum einen die Durchführung bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen abgestimmt werden, welche in der Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen 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 Voruntersuchungen durchführen muss (Verdachtsflächen ohne sichere Erkenntnisse). Der Forderung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nach einer Anzeige bereits sechs Monate vor Beginn wurde nicht entsprochen. Im Hinblick auf das Vollzugsinteresse des Vorhabensträgers erachten wir den festgelegten Zeitraum von drei Monaten für ausreichend. Es wurden seitens des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege auch keine Gründe vorgetragen die eine sechsmonatige Vorlaufzeit rechtfertigen würden.

Der Vorhabensträger hat außerdem in seiner Stellungnahme vom 17.06.2013 zugesichert, dass die Herstellung der naturschutzfachlichen Kompensationsflächen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt wird.

Ferner hat der Vorhabensträger zugesagt, dass im Baubereich der Verdachtsfläche mit dem Bodenabtrag bzw. Sondagen spätestens drei Monate vor den Erdarbeiten begonnen wird, um ausreichend Zeit für eine gegebenenfalls notwendige Ausgrabung zu haben und um eine Baubehinderung auszuschließen.

Der Vorhabensträger hat ebenfalls entsprechend der Forderung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zugesagt, auf archäologische Untersuchungen in den Wintermonaten aufgrund von erhöhten Mehrkosten während schlechter Witterung zu verzichten.

4.4 Private Einwendungen

4.4.1 Allgemeine Bemerkungen

4.4.1.1 Flächenverlust

Für das Bauvorhaben werden ca. 19,4 ha Fläche dauerhaft und ca. 5,2 ha vorübergehend aus Privateigentum benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungsfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Einige Einwender haben sich direkt auf Existenzgefährdung durch die Auswirkungen des Bauvorhabens berufen. Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z.B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 €/Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 €/Jahr) misst. Kapitalerträge aus der

Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o.ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z.B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010, Az. 9 A 13/08).

Die Rechtsprechung geht davon aus, dass vorhabensbedingte Flächenverluste bis zu 5 % der betrieblichen Eigentumsflächen einen gesunden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb nicht in seiner Existenz gefährden können (vgl. BVerwG vom 14.04.2010, Az. 9 A 13.08, juris, Rn. 27).

Zur genaueren Überprüfung des Einwands der Existenzgefährdung haben wir die Einwender gebeten, uns ihre Betriebsdaten zur Verfügung zu stellen oder darin einzuwilligen, die bei der Landwirtschaftsverwaltung vorliegenden Betriebsdaten nutzen zu dürfen. Die Überprüfung der Existenzfähigkeit der Betriebe bzw. der vorhabensbedingten Existenzgefährdung aufgrund der mitgeteilten oder erhobenen aktuellen Betriebsdaten erfolgte auf der Basis einer betriebswirtschaftlichen Betrachtung unter Zugrundelegung von Durchschnittssätzen aus der Agrarstatistik, die von der Landesanstalt für Landwirtschaft in Bayern (Institut für Agrarökonomie, Fachinformationen unter: <http://www.lfl.bayern.de/ilb/unternehmensfuehrung>) veröffentlicht werden. Diese Daten stellen eine geeignete Untersuchungsgrundlage dar, denn sie basieren auf umfangreichen Auswertungen zu den Betriebsergebnissen der bayerischen Testbetriebe und geben einen guten Überblick über die

Struktur und die aktuellen Betriebsergebnisse der Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe in den verschiedenen landwirtschaftlichen Betriebstypen und in den einzelnen Agrargebieten. Eine Vielzahl von Kenngrößen zu den Spezialbetrieben und zum Haushalt ist ebenfalls enthalten. Neben den aktuellen Buchführungsergebnissen findet sich auch ein Überblick über die wichtigsten Kenngrößen und deren Entwicklung in den letzten Jahren. Die Datensammlung richtet sich an Politik, Beratung, Verwaltung, Wissenschaft, Medien, Verbände und die fachlich interessierte Öffentlichkeit und hat sich seit langem bewährt. Bei einigen Betrieben wurde die Existenzgefährdung durch einen sachverständigen Mitarbeiter des Vorhabenträgers vertieft geprüft. Das Ergebnis ist bei den jeweiligen Einwendungen dargestellt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Dies gilt insbesondere auch für Flur- und Aufwuchsschäden mit Folgeschäden oder Bewirtschaftungsauflagen bei den naturschutzfachlichen Kompensationsflächen und die Entschädigung von durch den Straßenbau verursachten Sturmwüfen. Dem geforderten Enteignungsverzicht ist nicht nachzukommen. Dem Planfeststellungsbeschluss kommt kraft Gesetzes enteignungsrechtliche Vorwirkung zu, § 19 Abs. 1 FStrG. Dadurch wird zwar der Rechtsentzug grundsätzlich zugelassen, aber der Rechtsübergang als solcher noch nicht geregelt. Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Unabhängig davon ist der Vorhabensträger vor Einleitung eines Enteignungsverfahrens verpflichtet, sich zuerst zu bemühen, alle benötigten Grundstücksflächen im freihändigen Erwerb zu erreichen (vgl. Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 1 BayEG).

Ein Flurbereinigungsverfahren, wie von einigen Einwendern gefordert, ist nicht durchzuführen. Das Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern wurde an diesem Verfahren beteiligt. Es wurden keine Einwände erhoben.

4.4.1.2 Beeinträchtigung des Naherholungsgebiets „Obinger See“

Einige Einwender trugen vor, dass das Gebiet nördlich des Obinger Sees, das ein wichtiges Naherholungsgebiet, insbesondere aufgrund der Spazierwege, darstelle, seine Funktion verlieren werde. Diesen Einwand weisen wir zurück. Das Naherholungsgebiet wird durch die Ortsumgehung Obing und die damit verbundenen Verkehrsimmissionen zwar zusätzlich belastet, bleibt aber grundsätzlich erhalten. Das Naherholungsgebiet nördlich des Obinger Sees ist ein weiträumiges Gebiet, das sich nicht nur auf den Bereich der geplanten Ortsumgehung erstreckt. Durch die Reduzierung des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt wird der südliche Bereich des Obinger Sees für die Naherholung wieder wesentlich attraktiver. Es wird also, was die Fläche anbelangt, nur ein geringer Teil durch das Vorhaben beansprucht. Außerdem werden die bestehenden Wanderwegebeziehungen aufrechterhalten bzw. angemessen ersetzt, sodass Erholungssuchende auch weiterhin spazieren gehen können. Der bestehende Wanderweg bei Bau-km 2+968 wird zwar durch die B 304 neu zerschnitten, es wird jedoch ein neuer Feld- und Waldweg entlang der nördlichen Flurgrenze der Fl. Nr. 3493, Gemarkung Obing, bis zur GVS Pfaffing-Schalkham angelegt. Die GVS trifft bei Fl. Nr. 3500, Gemarkung Obing, am nördlichen Waldrand wieder auf den zerschnittenen Waldweg. Dadurch wird die gekappte Wegebeziehung durch den neuen Weg und weiter über die die B 304 neu höhenfrei querende GVS Pfaffing-Schalkham ersetzt. Dies ergibt einen Mehrweg bis zum Zusammentreffen der beiden Wege bei Fl. Nr. 3500 von ca. 300 m. Für Wanderer ist das ein unwesentlicher Umweg.

Gegenüber der optischen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, die durch die landschaftspflegerische Gestaltung minimiert bzw. neugestaltet und wiederhergestellt wird, sind die verkehrlichen Interessen am Bau der B 304 Ortsumgehung Obing und die Entlastung der Ortsdurchfahrt von Obing vorrangig. Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden gemäß den aktuellen Rechtsvorschriften und Leitfäden für die Eingriffsregelung und den Artenschutz berücksichtigt (s.o. C 4.3.5 dieses Beschlusses). Die Gründe für die gewählte Trassierung wurden bereits unter C 4.3.2 und 4.3.3 dieses Beschlusses behandelt.

Im Übrigen gehören die bestehenden Standortfaktoren wie die verhältnismäßig ruhige Lage und die schöne Umgebung nicht zum geschützten Bestand. Art. 141 Abs. 4 Bayerische Verfassung gewährt zwar ein Recht auf Naturgenuss. Dieses beinhaltet aber nicht das Recht auf den Erhalt von Naturschönheiten.

4.4.1.3 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden mittelbaren Beeinträchtigungen zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind dazu im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

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

4.4.1.3.1 Übernahme von Restflächen

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

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

Der einwenderseits geforderte freiwillige Landtausch im Rahmen eines Flurbereinigungsverfahrens zur Lösung von Restflächenproblemen ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern ggf. nachträglich durchzuführen. Der Vorhabensträger ist ohnehin bemüht, Flächenverluste außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen durch Tausch geeigneter Ersatzflächen auszugleichen.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

4.4.1.3.2 Ersatzlandbereitstellung

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

4.4.1.3.3 Vernässung von Grundstücken

Eine Eigentumsgefährdung infolge Vernässungsschäden ist durch das Bauvorhaben aus unserer Sicht nicht zu besorgen. Das Entwässerungskonzept stellt sicher, dass kein zusätzliches Wasser der Straße auf landwirtschaftliche Flächen fließt. Eine zusätzliche Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen ist nicht vorgesehen. Die Entwässerung der Ortsumgebung Obing erfolgt nach den anerkannten Regeln der Straßenbautechnik und den einschlägigen wasserwirtschaftlichen Richtlinien. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein hat das geplante Entwässerungskonzept als Träger öffentlicher Belange überprüft und sein Einverständnis mit den vorgesehenen Entwässerungsanlagen unter Beachtung der in diesem Beschluss unter A 3.3, A 3.6 und A 4.3 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt. Mit dem vorliegenden Entwässerungskonzept gewährleistet der Vorhabensträger jedenfalls die

vorhandene Situation durch das Bauvorhaben nicht zu verschlechtern. Zu einer Verbesserung einer vorgefundenen mangelhaften Situation und daraus resultierenden Vernässungen ist der Vorhabenträger allerdings nicht verpflichtet.

4.4.1.3.4 Drainagen

Ferner haben wir den Vorhabensträger unter A 3.6.6 dieses Beschlusses verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Funktionsfähigkeit betroffener Drainageanlagen aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt wird, soweit durch die Baumaßnahme vorhandene Drainagen durchschnitten werden, um die ordentliche Entwässerung von Grundstücken weiterhin sicherzustellen.

4.4.1.3.5 Umwege

Es wurde ferner kritisiert, dass das Bauvorhaben das bisherige landwirtschaftliche genutzte Wegenetz beeinträchtigt und erhebliche Umwege entstehen würden.

Bei der Planung wurde soweit wie möglich darauf geachtet, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten und erhebliche Umwege zu vermeiden.

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

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

- Bei Bau-km 0+764 wird die bestehende Wegeverbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges als höhengleiche Kreuzung über die B 304 neu zur Erreichbarkeit

- der Felder südlich der B 304 neu geöffnet (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.15T2).
- Von Bau-km 0+560 bis Bau-km 1+008 wird auf einer Länge von 450 m parallel zur neuen B 304 zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke ein Weg angelegt (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.16T2)
 - Bei Bau-km 1+000 wird entlang der Grundstücksgrenze zwischen der GVS Römerstraße und der B 304 neu ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg angelegt, der parallel zur B 304 neu bis zur Grundstücksgrenze der Restfläche Fl. Nr. 1374, Gemarkung Obing, weiter geführt wird (vgl. Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 1.19T2)
 - Von Bau-km 1+250 bis Bau-km 1+461 wird auf einer Länge von 275 m zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke und als Ersatz für die unterbrochenen Wegeverbindung bei Bau-km 1+255 ein Weg angelegt. Der Anschluss erfolgt bei Bau-km 0+585 der GVS Obing-Stöttwies an die Gemeindeverbindungsstraße (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.1T).
 - Bei Bau-km 1+480 wird der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 1434/1, Gemarkung Obing, durch die Baumaßnahme berührt. Er wird rückgebaut, rekultiviert und an den neuen Fahrbahnrand der B 304 neu verlegt, um unwirtschaftliche Restflächen zu vermeiden. Im weiteren Verlauf wird er Richtung Norden entlang der GVS nach Stöttwies geführt und bei Bau-km 0+590 der GVS an diese angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.9T2).
 - Bei Bau-km 2+443 und 2+485 wird jeweils eine bestehende Wegeverbindung der Fl. Nrn. 1528 und 1529 jeweils der Gemarkung Obing unterbrochen und durch einen bei Bau-km 2+470 auf eine Länge von 90 m neu anzulegenden Weg ersetzt. Der neue öffentliche Feld- und Waldweg wird an die GVS Pfaffing-Schalkham angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.1T2).
 - Bei Bau-km 2+968 wird der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 3487/2, Gemarkung Obing, durch die Baumaßnahme berührt. Die Wegeverbindung wird als höhengleiche Kreuzung über die B 304 neu zur Erreichbarkeit der Felder und Wälder nördlich der B 304 neu aufrechterhalten. Die Wanderbeziehung Richtung Schalkham und Kleinornach wird über die GVS Pfaffing-Schalkham mit Unterführung aufrechterhalten (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.7T2).
 - Bei Bau-km 2+980 wird auf eine Länge von ca. 960 m nördlich der B 304 neu ein paralleler öffentlicher Feld- und Waldweg zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt. Er wird im Westen und im Osten über weitere bestehende

- öffentliche Feld- und Waldwege an die GVS Pfaffing-Schalkham bzw. Pfaffing-Kleinornach angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.8T2).
- Bei Bau-km 3+800 wird der bestehende Geh- und Radweg durch die Baumaßnahme berührt. Er wird auf eine Länge von 1.100 m rückgebaut und rekultiviert. Der Geh- und Radweg wird durch die GVS Autschachen/Kleinbergham über Hochbruck ersetzt (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.1).
 - Bei Bau-km 3+900 wird zur Erschließung der Weiler Autschachen und Kleinbergham auf 220 m Länge eine Gemeindeverbindungsstraße angelegt. Die GVS schließt im Osten an die vorhandenen Erschließungsstraßen der Weiler an und wird im Westen an die alte B 304 angeschlossen, die über Hochbruck zur verlegten St 2094 führt (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.3T).
 - Bei Bau-km 3+998 wird durch die Baumaßnahme der bestehende öffentliche Feld- und Waldweg Fl. Nr. 3630, Gemarkung Obing, berührt. Er wird wieder an die neue Bundesstraße angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.8T2).
 - Zwischen B 304_780_1,021 alt und B 304_780_1,405 alt wird der bestehende straßenparallel Geh- und Radweg durch die Baumaßnahme berührt. Er wird rückgebaut und rekultiviert. Als Ersatz wird parallel zur neuen B 304 auf eine Länge von 387 m ein Geh- und Radweg angelegt. Der Anschluss erfolgt im Osten an den bestehenden Geh- und Radweg auf Höhe Autschachener Milchweg, im Westen an die neu zu bauende Gemeindeverbindungsstraße Autschachen-Hochbruck (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.11T).
 - Bei Bau-km 0+213 der St 2094 wird der öffentliche Feld- und Waldweg Oberfeldweg von der Baumaßnahme berührt. Er wird wieder an die verlegte St 2094 angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.2T2).
 - Von Bau-km 0+180 bis Bau-km 0+890 der St 2094 neu wird ein unselbständiger Geh- und Radweg gebaut. Er führt parallel zur neuen St 2094 bis zum Kreisverkehr B 304 neu/St 2094 neu/GVS Kleinornach und erhält Anschlüsse nach Obing und in Richtung Altenmarkt. Im Bereich des Kreisverkehrs kreuzt er höhengleich die B 304 neu und schließt nach ca. 53 m Länge an einen neuen öffentlichen Feld- und Waldweg an, der zur GVS Kleinornach führt (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.3T2).
 - Bei Bau-km 0+300 der St 2094 neu wird der öffentliche Feld- und Waldweg, Fl. Nr. 418, Gemarkung Obing, durch die Baumaßnahme berührt und an die verlegte St 2094 angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.4T2).

- Bei Bau-km 0+070 der GVS Kleinornach wird eine Feldzufahrt gebaut. Die Feldzufahrt dient gleichzeitig als Zubringer zum beschränkt öffentlichen Weg entlang der St 2094 neu und in Richtung Obing (vgl. Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 5.33T2).

Daneben wurden auch einige Gehwege bzw. Geh- und Radwege infolge des gegenständlichen Bauvorhabens angepasst (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ insbesondere lfd. Nrn. 5.6, 5.10, 5.31T, 5.32T, 5.38T2).

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zudem zugesichert, dass den Anliegern während der Bauzeit so wenige Unannehmlichkeiten wie möglich entstehen und ggf. nach individuellen Lösungen zusammen mit den Anliegern gesucht werde. Allerdings kann dabei nicht immer und zu jeder Zeit gewährleistet werden, alle Flächen mit allen Gerätschaften zu erreichen.

4.4.1.3.6 Schadensersatz

Einige Einwender haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden angemeldet und die Abgabe eine Zusicherung zu deren Geltendmachung verlangt. Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir dem Vorhabensträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabensträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger über ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt. Dies gilt insbesondere auch für Schäden jeder Art, die Dritten im Zusammenhang mit den geplanten Entwässerungsanlagen entstehen sollten. Entschädigungen für Bewirtschaftungsschwernisse und Ernteauffälle werden nach den allgemeinen Grundsätzen des Entschädigungsrechts im Zuge des Grunderwerbs geregelt, der außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgt.

4.4.1.3.7 Beweissicherung

Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren darüber nicht zu entscheiden.

Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 haben über ihre anwaltliche Vertretung umfangreiche Beweissicherungsmaßnahmen beantragt. Festgestellt werden sollen u.a. Bodengüte, Vegetation, biologische Vorratsdüngung, Drainagen, Grund- und Oberflächenwasser, Wasserleitungen, Grundstückseinrichtungen, Grenzzeichen, Wegesystem und Lagerplätze.

Die Anordnung einer Beweissicherung nahezu über die gesamten wirtschaftlichen Güter und Erwerbsinteressen eines Einwenders ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Fragen einer nur möglicherweise später notwendigen, zivilrechtlichen Schadenskompensation sind nicht im Planfeststellungsbeschluss zu regeln.

Es wird darauf hingewiesen, dass Beweissicherungsmaßnahmen dazu dienen, den Zustand von Gegenständen zu dokumentieren, um eventuell eintretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden ermitteln zu können. Für Anschneidungen, Pachtaufhebungen, Existenzgefährdungen, Um- und Mehrwege, Wirtschafterschwernisse und Wertminderungen besteht typischerweise keine Notwendigkeit der Beweissicherung, weil deren Zustand bzw. dessen beabsichtigte Veränderung schon zur Berechnung der Entschädigung ohnehin erfasst und bewertet werden muss und unbeabsichtigte Verschlechterungen eher nicht zu erwarten sind.

Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen z.B. hinsichtlich der Rekultivierung von Arbeitsflächen und des Zustandes von Drainagen und Gebäuden im Baubereich zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, wird gemäß Stellungnahme des Vorhabensträgers vor Beginn und nach Abschluss der Bauarbeiten grundsätzlich eine Beweissicherung über den Zustand der Entwässerung und der Drainagen der anliegenden Felder durchgeführt.

Intensive Recherchen des Vorhabensträgers haben ergeben, dass die geforderte Beweissicherung in Bezug auf Flächenvernässungen in landwirtschaftlich genutzten Gebieten schwierig zu bewerkstelligen sei. Die Möglichkeit, Vernässungen anhand von Zeigerpflanzen, wie Binsen und Simsen, aufzuzeigen, die sich vermehrt an feuchtebetonten Standorten ansiedeln, funktioniert nur auf Flächen, die sich selbst überlassen werden. Auf landwirtschaftlich genutzten Flächen können sich durch die Bewirtschaftung diese Zeigerpflanzen nicht ansiedeln.

Der Vorher-Nachher-Vergleich von Pfützenbildungen ist ebenfalls nicht zielführend, da die Regenereignisse bzgl. Örtlichkeit, Dauer, Intensität und Regenspende nicht vergleichbar sind.

Aus geologischer Sicht ist anzumerken, dass im überwiegenden Teil der Trasse (Rumersham bis Hochbruck) unter der Oberbodenschicht gering bis sehr gering durchlässige Böden (bindige Deckschichten) anstehen. Diese werden hinsichtlich der Durchlässigkeit durch die Baumaßnahme nicht wesentlich verändert. Im Zuge der Bauausführung wird in den Bereichen, wo eine stärkere Vernässung zu befürchten ist, an der Dammbasis eine Grobschotterschüttung als Flächendrän bzw. Drainageleitungen vorgesehen. Somit kann eine zusätzliche Vernässung vermieden werden.

4.4.1.3.8 Wertverlust für Grundstücke

Private Einwender forderten im Anhörungsverfahren einen finanziellen Ausgleich für den Wertverlust der Immobilien durch höhere Lärm- und Schadstoffbelastung sowie eine Verschlechterung des Wohnumfeldes.

Die Forderung wird abgelehnt. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen. Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiver und/oder passiver Lärmschutz) ausgeglichen. Wie unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses dargestellt, werden die maßgebenden

Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV infolge des Bauvorhabens aber nicht überschritten und daher sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Selbst wenn gewisse Wertminderungen auf dem Wohnungsmarkt entstehen würden, sind diese im Interesse der überwiegenden Gründe für das Bauvorhaben hinzunehmen. Es besteht kein Anspruch auf Schutzauflagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG.

4.4.2 Einzelne Einwender

Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. In der Verwaltungsgemeinschaft Obing, in welcher der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausgelegt werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Verwaltungsgemeinschaft Obing mitgeteilt. Den Einwendern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert 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 4.4.1 dieses Beschlusses enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

4.4.2.1 Rechtsanwälte Schneider & Kollegen

Die Rechtsanwälte Schneider & Kollegen vertreten die Einwender Nrn. 2001 - 2004. Es wurden im Einzelnen folgende Betroffenen durch das Bauvorhaben geltend gemacht.

4.4.2.1.1 Gemeinsame Einwendungen

Futterherstellung

Es wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der Milchproduktion besondere Qualitätsmerkmale für die Futtermittelherstellung eingehalten werden müssten. Diese Qualitätsmerkmale seien durch den Bau und den Betrieb der B 304 neu in unmittelbarer Nähe der Betriebsflächen und des landwirtschaftlichen Betriebsanwesens beeinträchtigt.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Nach Rücksprache des Vorhabensträgers mit der Bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft (LfL) ist der von Straßen ausgehende Schadstoffeintrag über das Futter in die Milchproduktion vernachlässigbar gering. Aus aktuellen wissenschaftlichen Abhandlungen geht hervor, dass die Schadstoffkonzentrationen in Böden auch bei nur geringem Abstand zur Straße auf die ohnehin vorhandene Hintergrundbelastung absinken.

Es wurden Schutzauflagen zur Vermeidung von dauernden und vorübergehenden Eingriffen in das Eigentum, in den Vollerwerbsbetrieb als Familienexistenz und zum Erhalt und zur Sicherstellung der für die Herstellung des Ganzjahresfutters nötigen Flächen auch während der Bauzeit gefordert. Die Fragen der Ersatzlandbereitstellung und etwaiger Entschädigungen für Futterbeschaffung sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern sind im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären (vgl. oben C 4.4.1).

Erhaltung der biologischen Vorratsdüngung

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert den bei der Böschungsandeckung nicht benötigten Oberboden auf Wunsch im Besitz des vorherigen Grundeigentümers zu belassen.

Geschwindigkeitsbegrenzung 80 km/h

Eine Festlegung einer maximalen Entwurfs- und Endgeschwindigkeit zur Sicherstellung moderater Grundverluste und zur Sicherheit für den landwirtschaftlichen Querungsverkehr sei anzuordnen. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt gemäß Planunterlage $1T2 V_e=80\text{km/h}$. Die Entwurfsgeschwindigkeit legt die Größe der zu wählenden Parameter der geplanten Straße fest. Davon zu unterscheiden ist die künftig zu fahrende Geschwindigkeit oder eventuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies zeigt sich im Wert $V_{85} = 100 \text{ km/h}$. Das ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der Verkehrsteilnehmer bei nasser Fahrbahn gefahren wird. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist Angelegenheit des Landratsamtes Traunstein, Untere Verkehrsbehörde, und ist nicht Gegenstand

des Planfeststellungsverfahrens. Auf den Grundbedarf hat eine Geschwindigkeitsbeschränkung keinen Einfluss.

Entwässerung der GVS Pfaffing-Schalkham

Es wurde die Sicherstellung der ganzjährigen Befahrbarkeit der vorgesehenen Unterführung der GVS Pfaffing-Schalkham bei statistisch wiederkehrenden 100-jährlichen Regenereignissen (HQ 100) gefordert. Die Entwässerung über die Dammböschungen reiche mit Sicherheit bei Starkregenereignissen nicht aus. Es sei dann eine Entwässerung direkt in den Obinger See zu befürchten. Diese Befürchtung ist unbegründet. Die Entwässerung der GVS Pfaffing-Schalkham ist gemäß den geltenden Richtlinien geplant (siehe Planunterlagen 1T2, 18). Eine direkte Entwässerung in den Obinger See wird aufgrund des vorgesehenen Entwässerungskonzepts und Hochwasserschutzkonzepts nicht erfolgen. Die Entwässerungsanlagen (Rigolen) der Schalkhamer Straße sind auf ein fünfjähriges Regenereignis bemessen. Diese Bemessung erachten wir für eine Gemeindeverbindungsstraße mit sehr geringer Verkehrsbelastung als ausreichend. Das Fassungsvermögen der Rigolen kann mindestens ein fünfjähriges Regenereignis aufnehmen. Stärkere Regenereignisse werden zunächst durch das Speichervolumen der Rigolen und Straßenmulden aufgenommen. Erst wenn diese eingestaut sind, beginnt der Einstau von Bankett und Fahrbahn. Dadurch vergrößert sich die Grundfläche des Einstaus deutlich. Das Speichervolumen bis zu der kritischen Einstauhöhe, ab welcher die Straße gesperrt werden müsste, kann Regenereignisse von weitaus höherer Jährlichkeit aufnehmen. Somit ist gewährleistet, dass die Unterführung der GVS Schalkham gerade für landwirtschaftlichen Verkehr nur in seltenen Ausnahmefällen unpassierbar sein wird. Es kann dann auf die anderen bestehenden Querungsmöglichkeiten für den landwirtschaftlichen Verkehr ausgewichen werden (insbesondere die Querung bei Bau-km 2+968). Zudem wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 20.03.2014 ein Konzept entwickelt, durch welches der gegenwärtige Hochwasserabfluss beibehalten wird und damit die Situation infolge des Vorhabens nicht verschlechtert wird (siehe oben C 4.3.7 dieses Beschlusses).

Parallelweg zwischen Bau-km 2+500 und Bau-km 2+776

Ebenso sei zwischen Bau-km 2+500 und Bau-km 2+776 zwischen den Grundstücken Fl. Nr.3494 bzw. Fl.Nr. 3494/3 bis Fl. Nr. 3511/1, jeweils Gemarkung Obing, ein Parallelweg herzustellen. Der Forderung wird durch die hier festgestellte Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Zwischen Bau-km 2+500 und Bau-km

2+776 ist nördlich der B 304 ein Parallelweg zur Erschließung der betroffenen Grundstücke vorgesehen (Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 3.8T2).

Freistellungserklärung

Die geforderte Freistellungserklärung in Bezug auf Drittschäden durch Planung, Bau und Betrieb der Straße im Bereich der Grundstücke der Einwender Nrn. 2001 - 2004 ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die Haftung für Drittschäden richtet sich nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Eine entsprechende Anordnung im Planfeststellungsbeschluss ist nicht erforderlich.

4.4.2.1.2 Einwender Nr. 2001

Der Einwender wendete sich gegen Eingriffe in sein land- und forstwirtschaftlich genutztes Grundeigentum. Der Einwender Nr. 2001 berief sich auf die Gefährdung seiner betrieblichen Existenz, nicht nur wegen der Quantität des Eingriffs durch Flächenverlust auf Dauer und vorübergehend, sondern auch wegen der Intensität und der Folgeschäden, insbesondere im Bereich der Entwässerungsanlagen, des Flurbereinigungswegesystems und der Beeinträchtigung der Brauchwasserleitung.

Es handelt sich um einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, derzeit spezialisiert auf Milchviehhaltung. Der Betrieb arbeitet als zertifizierter Biobetrieb. Es wird eine Gesamteigentumsfläche von ca. 37,47 ha landwirtschaftlich bewirtschaftet.

Folgende Flächen jeweils Gemarkung Obing werden aus dem Grundeigentum des Einwenders für das Vorhaben beansprucht:

- aus Fl. Nr. 1374 dauerhaft 1535 m² und vorübergehend 570 m²
- aus Fl. Nr. 1424 dauerhaft 1960 m² und vorübergehend 840 m²
- aus Fl. Nr. 1478 dauerhaft 180 m² und vorübergehend 1635 m²
- aus Fl. Nr. 1458 dauerhaft 60 m² und vorübergehend 80 m²
- aus Fl. Nr. 1516 dauerhaft 1885 m² und vorübergehend 925 m²
- aus Fl. Nr. 1530 dauerhaft 435 m² und vorübergehend 15 m²
- aus Fl. Nr. 1479 vorübergehend 540 m²
- aus Fl. Nr. 1318 dauerhaft 570 m²

Insgesamt werden ca. 6.625 m² für das Vorhaben dauerhaft benötigt. Soweit aus den Angaben des Einwendungsführers ersichtlich - Pachtverträge wurden nicht vorgelegt - werden zusätzlich ca. 20 ha Pachtflächen bewirtschaftet. Davon werden 7.205 m² für das Vorhaben benötigt. Der Verlust an Pachtflächen beträgt somit 3,60 %. Insgesamt, bezogen auf bewirtschaftete Eigentums- und Pachtflächen, liegt ein

Verlust von 2,40 % vor. Der Abtretungsverlust liegt damit deutlich unter dem maßgeblichen Schwellenwert von 5 %.

Bei einem Abtretungsverlust von weniger als 5 % der Eigentumsflächen oder langfristig gesicherten Pachtflächen eines gesunden landwirtschaftlichen Betriebs kann regelmäßig auch ohne Einholung eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgegangen werden, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (vgl. BayVGH Urteil v. 24.11.2010, Az. 8 A 10.40023). Auch die vom Einwender angeführte Qualität des Eingriffs ändert nichts an diesem Ergebnis.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die allgemeinen Einwendungen, die gegen die Ortsumgehung, insbesondere gegen die vorgesehene Entwässerung und die Gestaltung der öffentlichen Wegebeziehungen erhoben wurden, haben wir bereits oben bei C 4.3.7 und C 4.4.1.3.5 dieses Beschlusses bearbeitet, darauf wird verwiesen.

Es wurde ein ausreichender Lärmschutz für das Wohn- und Wirtschaftsanzwesen des Einwenders Nr. 2001 gefordert. Die Betriebsstelle befindet sich ca. 200 m südwestlich der Kreuzung der B 304 neu und der Honauer Straße bei Bau-km 1+300. Die Brücke im Zuge der B 304 neu über die GVS Pfaffing-Stöttwies stelle einen Schallkörper dar. Dazu trage auch die Dammlage der Trasse bei. Die Brücke komme sehr hoch aus dem Gelände heraus und beschalle das südwestlich und südlich gelegene Wohn- und Wirtschaftsanzwesen.

Die Forderung wird abgelehnt. Die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden eingehalten. Das Anwesen des Einwenders wurde als IO 4 Herzogstraße im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Planunterlage 17.1T) überprüft. Bei der Berechnung der Schallpegel wurden das vorhandene Gelände und die neue Straßenplanung berücksichtigt. Die immissionstechnische Untersuchung - in der auch die Brücke berücksichtigt wurde - zeigt Lärmbelastungen für das Wohnanwesen des Einwenders von maximal 51,0 dB(A) tags und 44,7 dB(A) nachts. Die Belastung liegt damit weit unter den gesetzlich festgelegten Grenzwerten von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. Lärmschutzmaßnahmen sind nicht

erforderlich und werden auch aus Gleichbehandlungsgrundsätzen nicht freiwillig vorgenommen. Eine Straße bringt immer Emissionen mit sich. Der Bürger hat Anspruch darauf, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte in Bezug auf den Immissionsschutz eingehalten werden, er hat jedoch keinen Anspruch darauf, dass seine Situation (z.B. Solitärlage ohne jegliche Immissionen) bleibt, wie sie ist. Es wird zudem zur Verringerung der Lärmemissionen ein lärmindernder Fahrbelag verwendet.

Der Einwander Nr. 2001 forderte eine Umplanung der vorgesehenen Überführung der B 304 neu über die Honauer Straße (Bauwerk 01) zur Reduzierung der Grundinanspruchnahme und der Lärmbeeinträchtigung. Der Vorschlag, die Honauerstraße (GVS Pfaffing-Stöttwies) über die B 304 neu zu überführen, ist insbesondere aus naturschutzfachlichen Gründen abzulehnen. Auf die Dammlage der B 304 neu kann aus den oben ausführlich dargestellten Gründen (vgl. C 4.3.3) nicht verzichtet werden. Bei einer Überführung der Honauer Straße ergeben sich aufgrund der Höhenlagen (Bundesstraße in Dammlage, lichte Höhe der Brücke sowie Aufbaustärke Brückenbauwerk) noch stärkere Beeinträchtigungen der geschützten Wiesenbrüter durch Kulissenwirkung und eine noch stärkere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Der Einwander forderte ferner einen Parallelweg zwischen Bau-km 1+225 und Bau-km 0+932 zur Verbindung der verbleibenden Restflächen der Fl. Nrn. 1374, 1424, jeweils Gemarkung Obing. Auch bei Fl. Nr. 3526, Gemarkung Obing, sei ein Parallelweg zur Erschließung notwendig. Im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 wurde ein neuer öffentlicher Feld- und Waldweg angelegt, der parallel zur B 304 neu bis zur Grundstücksgrenze der Restfläche Fl. Nr. 1374 geführt wird (Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 1.19T2). Der Einwand diesbezüglich hat sich damit erledigt. Die Restfläche aus der Fl. Nr. 1424 ist über das geplante Wegesystem zu erreichen (vgl. Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 2.1T). Die Erschließung der Fl. Nr. 3526, Gemarkung Obing, wird ebenfalls durch die vorliegende Planung gesichert. Bei Bau-km 2+980 wird auf eine Länge von 960 m nördlich der B 304 neu ein paralleler öffentlicher Feld- und Waldweg zur Erschließung der angrenzenden Grundstücke angelegt (Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 3.8T2).

Die Kritik an der geplanten Stichstraße bei Bau-km 0+764 zwischen den Grundstücken, Fl. Nrn. 1403 und 1398, jeweils Gemarkung Obing, ist gegenstandslos. Da infolge der 2. Tektur vom 25.02.2015 die bestehende Wegeverbindung des öffentlichen Feld- und Waldweges als höhengleiche Kreuzung über die B 304 neu bei Bau-km 0+764 bestehen bleibt (vgl. Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 1.15T2), ist die ursprünglich vorgesehene Stichstraße weggefallen.

Der geforderten Verschiebung der auf Fl. Nr. 1314, Gemarkung Obing, als naturschutzfachliche Maßnahme vorgesehenen Heckenstruktur ist der Vorhabensträger nachgekommen. Die geplante Hecke, die als Leitstruktur für Fledermäuse dient, wurde aufgrund verschiedener Einwendungen aus der Fl.-Nr. 1314, Gemarkung Obing, südlich der GVS Schalkham herausgenommen und stattdessen an der Nordseite der GVS Schalkham im Bereich der Fl.-Nr. 1318, Gemarkung Obing, vorgesehen. Die Anlage der geplanten Baumhecke ist wesentlich für die Gewährleistung der Wirksamkeit der artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und CEF-Maßnahme 3 V_{CEF} und damit unverzichtbar. Die Beeinträchtigung von Bauerwartungsland ist verhältnismäßig gering und tritt hinter dem zwingenden Artenschutzrecht zurück.

4.4.2.1.3 Einwender Nr. 2002 bis 2004

Der Einwender wendete sich gegen die Flächeninanspruchnahme durch das Bauvorhaben. Er sieht sich in seiner Existenz als Haupterwerbslandwirt gefährdet. Die betriebliche Existenzgefährdung sei nicht nur wegen der Quantität des betrieblichen Eingriffs durch Flächenverlust, sondern auch wegen der Intensität und der Folgeschäden, insbesondere im Bereich der Entwässerungsanlagen des Flurbereinigungswegesystems und der möglichen Beeinträchtigung der Brauchwasserleitung.

Der Betrieb und die betroffenen Betriebsflächen liegen in Jepolding, zwischen ca. Bau-km 2+490 und dem Ende der Planfeststellung bei Bau-km 3+500. Die Hofstelle liegt ca. 250 m südwestlich der künftigen Plantrasse.

Es wird eine Gesamteigentumsfläche von 16,3573 ha bewirtschaftet.

Davon werden folgende Flächen, jeweils Gemarkung Obing, für das Bauvorhaben in Anspruch genommen:

- aus Fl. Nr. 3495 dauerhaft 420 m² und vorübergehend 80 m²
- aus Fl. Nr. 3511/1 dauerhaft 1640 m² und vorübergehend 1270 m²
- aus Fl. Nr. 3515 dauerhaft 20 m² und vorübergehend 105 m²
- aus Fl. Nr. 3516 dauerhaft 500 m² und vorübergehend 170 m²
- aus Fl. Nr. 3517 dauerhaft 425 m² und vorübergehend 160 m²
- aus Fl. Nr. 3518 dauerhaft 1400 m² und vorübergehend 645 m²
- aus Fl. Nr. 3528 dauerhaft 320 m² und vorübergehend 205 m²
- aus Fl. Nr. 3537 dauerhaft 4685 m² und vorübergehend 570 m²

Infolge der 1. Tektur vom 20.03.2014 verringerte sich die Flächeninanspruchnahme zugunsten des Einwendungsführers beim dauerhaften Bedarf um 1.805 m² und beim vorübergehenden Bedarf um 1.550 m². Es werden nun ca. 9.695 m² Fläche dauerhaft für das Vorhaben benötigt. Der Verlust an Eigentumsflächen beträgt somit 5,93 %. Nach eigenen Angaben des Einwendungsführers - Pachtverträge wurden nicht vorgelegt - werden zusätzlich 2,8527 ha Pachtflächen bewirtschaftet. Davon werden 1.565 m² für das Vorhaben benötigt. Der Verlust an Pachtflächen beträgt somit 5,47 %. Insgesamt, bezogen auf bewirtschaftete Eigentums- und Pachtflächen, liegt ein Verlust von 5,86 % vor.

Der maßgebliche Schwellenwert von 5 % wird damit knapp überschritten.

Die 5 %-Grenze ist aber auch dann eingehalten, wenn die Abtretungsverluste durch geeignete und vertretbare Angebote von Ersatzland unter dieser Grenze gehalten werden (vgl. BayVGH vom 24.11.2010 Az. 8 A 10.40024). Eine Existenzgefährdung des Betriebes kann hier abgewendet werden, da dem Betrieb geeignetes Tauschland zur Verfügung gestellt wurde. Der Vorhabensträger hat im Verfahren verbindlich erklärt, dass er über landwirtschaftliche Flächen vergleichbarer Bonität in einem Umfang von ca. 4 ha verfüge. Diese Flächen würden den Verlust an Eigentumsflächen vollständig kompensieren. Der Vorhabensträger hat dem Einwander einen kompletten Flächentausch angeboten, wobei angesichts der Entfernung von ca. 7 km der potentiellen Tauschflächen zum Hof zum Ausdruck gebracht wurde, dass insoweit ein Aufschlag an Fläche in Betracht kommen könnte. Angesichts der Entfernung der Tauschflächen vom Hof lehnte der Einwendungsführer einen Tausch allerdings ab.

Aufgrund der verbindlichen konkreten Ersatzlandgestellung greift der Einwand der Existenzgefährdung nicht durch. Bei der Frage der Gleichwertigkeit des Ersatzlandes, etwa in Bezug auf die Entfernung zur Hofstelle oder zu anderen bewirtschafteten Flächen, handelt es sich um eine Frage, die dem Entschädigungsverfahren vorbehalten bleiben kann (vgl. BayVGH, Urteil vom 30.9.2009 – Az. 8 A 05.40050, BayVGH Beschluss vom 23.01.2014, Az. 8 ZB 12.64).

Im Übrigen setzt sich das öffentliche Interesse am Bau der Straße gegen die privaten Belange des Einwenders durch. Die mit dem Bau der Ortsumgehung Obing verfolgten Planungsziele haben ein so starkes Gewicht, dass auch eine Existenzgefährdung des landwirtschaftlichen Betriebs gerechtfertigt ist. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Grundinanspruchnahme ist unvermeidbar. Eine Änderung der Trasse

zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich.

Der Einwender kritisierte, dass der nördlich der B 304 neu gelegene Holzlagerplatz bei der Fl. Nr. 3495, Gemarkung Obing, von der derzeit vorhandenen direkten Wegeverbindung zum Hof abgeschnitten werde. Dieser Einwand ist unbegründet. Eine Erschließung der nördlich der B 304 neu gelegenen Flächen im Sinne einer ausreichenden Verbindung zu dem öffentlichen Wegenetz gemäß § 8 a Abs. 4 Satz 3 FStrG wird gewährleistet. Die Fl. Nr. 3495, Gemarkung Obing, ist zunächst über die GVS Pfaffing-Schalkham, die künftig unter der B 304 neu hindurchführt, und das sich anschließende Feld- und Waldwegenetz ausreichend erschlossen. Zusätzlich wurde im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 im Hinblick auf die Überschwemmungssituation der Unterführung der GVS Pfaffing-Schalkham die Querung der B 304 neu bei Bau-km 2+968 für den landwirtschaftlichen Verkehr zugelassen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.7T2). Damit sind der Holzlagerplatz und die nördlich der B 304 neu liegenden Flächen des Einwenders unabhängig von einer eventuellen Überflutung der Schalkhamer Unterführung immer erreichbar. Die seitens des Einwenders bevorzugte Querung bei Bau-km 2+776 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich, da hier die Anordnung von Hop-Over-Pflanzungen notwendig ist, die ein gefahrloses Queren aufgrund der unzureichenden Sichtverhältnisse unmöglich machen.

Die Einwender verfügt nordwestlich des Anwesens über eine Weiherfläche. Es wurde gefordert, dass kein durch Straßenimmissionen verunreinigtes Oberflächen- und/oder Grundwasser in diese Weiherfläche eindringen könne. Dem wird durch die Planung des Vorhabensträgers entsprochen. Durch das geplante Entwässerungskonzept wird sichergestellt, dass kein verunreinigtes Oberflächenwasser in die Weiherfläche gelangt (vgl. C 4.3.7 dieses Beschlusses).

Des Weiteren ist davon auszugehen, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Eine Straße bringt immer Emissionen mit sich. Der Bürger hat Anspruch darauf, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte in Bezug auf den Immissionsschutz eingehalten werden, er hat jedoch keinen Anspruch darauf, dass die vorherrschende Situation (z.B. Solitärlage ohne jegliche Immissionen) unverändert bestehen bleibt. Mit dem IO 7 Jepolding wurde das zur B 304 neu nächstgelegene Anwesen im Bereich Jepolding auf die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV hin untersucht (vgl. Planunterlage 17.1T). Die Beurteilungspegel von 52,1 dB(A) tags und 45,7 dB(A) nachts liegen weit unter den maßgeblichen Grenzwerten für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Es wurde vorgetragen, dass die wassertechnische Planung zu Eigentums- und Betriebsbelastungen mit massiven Nachteilen für den Einwender führe. Die wasserbaulich geplanten Tekturen brächten hierfür keine Abhilfe. Vielmehr komme es zu einer verstärkten Überflutungsbelastung für die Eigentums- und Betriebsflächen der Einwendungsführer. Es wurde in diesem Zusammenhang gefordert, dass eine neue Konzeptstudie vorgelegt werde, bei der die vorherige hydraulische Überschwemmungs- und Hochwassersituation vor dem Abhobeln des Straßenrands der Schalkhamerstraße beim Hochwasserereignis 2013 mittels einer 3D-Computer-Simulation ermittelt werden.

Die Forderung wird abgelehnt. Die vorgelegten Untersuchungen, Konzeptstudie zur Überschwemmungsgefährdung (Planunterlage 18.4T) und Konzeptstudie zur Hangwassergefährdung GVS Stöttwies (Planunterlage 18.4T2), sind aus unserer Sicht nicht zu beanstanden. Die im Untersuchungsgebiet vorherrschenden Verhältnisse können in einer 2D-Abflusssimulation abgebildet werden. Die auftretenden Strömungsverhältnisse und die sich einstellenden Wasserspiegellagen sind im Wesentlichen durch die Topographie bestimmt, die auch in einer 3D-Simulation zugrunde gelegt wird. Es stellen sich keine Strömungssituationen ein, in denen für die Abflusssituation und die ermittelten Wasserspiegellagen maßgebliche dreidimensionale Effekte auftreten, die in einer 2D-Simulation nicht ausreichend erfasst werden könnten. Somit ist die vorliegende Untersuchung die adäquate Methodik. Die den hydrologischen Berechnungen zugrunde liegenden Regendaten wurden dem KOSTRA-Atlas des Deutschen Wetterdienstes entnommen, der aus Langzeitmessungen von Niederschlagsmengen und -intensitäten entwickelt wurde. Die maßgeblichen in der Studie ermittelten Abflussphänomene (Überströmung Kr TS 8 und Schalkhamer Straße) wurden bereits beobachtet, so dass dadurch die ermittelten Abflussmengen und -intensitäten in ihrer Größenordnung bestätigt werden. Die Höhenlagen der Schalkhamer Straße wurden aus Daten einer terrestrischen Vermessung ins Abflussmodell übernommen, die im Januar 2012 durchgeführt wurde und damit die Höhenlagen der Straße vor den Hochwasserereignissen vom Juni 2013 enthält. Die Ausbreitung des Hochwasserabflusses wird gegenüber dem Bestand nicht verändert. Die Höhenlage der Überlaufschwelle an der Schalkhamer Straße ist so geplant, dass der oberstromige Wasserspiegel wie im Ist-Zustand unverändert gehalten wird. Es ist keine Absenkung des oberstromigen Wasserspiegels und keine verstärkte Überleitung in südöstlicher Richtung geplant.

Der Einwender befürchtete eine Veränderung des Grundwasserregimes. Der Grundwasserspiegel liegt aber laut Baugrundgutachten im Bereich der

Ortsumgehung Obing zwischen ca. 526 und 530 m ü. NHN und somit ca. 30 bis 40 m unter GOK (Geländeoberkante). Eine Beeinflussung des freien Grundwassers durch die Baumaßnahme kann ausgeschlossen werden.

Es wurde Kritik an den infolge der 1. Tektur geplanten Kreisverkehre geübt. Eine solche Planung lasse sich mit dem Konzept einer Bundesfernstraße, die auf störungsfreie vorfahrtsberechtigte Fernstraßenbenutzung ausgerichtet ist, nicht vereinbaren.

Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer steht die Planung von Kreisverkehren nicht im Widerspruch zum angestrebten Planungsziel und mindert nicht die Planrechtfertigung. Es wird auf die Ausführungen unter C 4.3.3 dieses Beschlusses verwiesen.

4.4.2.2 Rechtsanwalt Dr. Kaltenegger

Rechtsanwalt Dr. Kaltenegger vertritt die Einwender Nrn. 3001 - 3003. Soweit nicht bereits in den vorangehenden Ausführungen behandelt, werden folgende Betroffenheiten durch das Bauvorhaben geltend gemacht.

4.4.2.2.1 Einwender Nr. 3001

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Flächeninanspruchnahme im Zuge des Bauvorhabens. Durch Zerschneidungen entstünden unwirtschaftliche Restflächen. Zudem würden dringend benötigte landwirtschaftliche Flächen aus der Produktion genommen. Zwei Grundstücke würden durchtrennt und ein Feldweg würde abgeschnitten. Große Umwege seien die Folge. Hinsichtlich der Problematik der unwirtschaftlichen Restflächen und der Umwege verweisen wir auf C 4.4.1.3.1 sowie C 4.4.1.3.5 dieses Beschlusses. Insbesondere können durch die im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 zugelassene Quermöglichkeit bei Bau-km 0+764 der B 304 neu Umwege für den Einwender vermieden werden.

Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden folgende Flächen, jeweils Gemarkung Obing, beansprucht:

- aus der Fl. Nr. 1021 dauerhaft 865 m² und vorübergehend 655 m²
- aus der Fl. Nr. 1017 dauerhaft 3690 m² und vorübergehend 255 m²
- aus der Fl. Nr. 980 dauerhaft 240 m² und vorübergehend 190 m²
- aus der Fl. Nr. 967 dauerhaft 1900 m² und vorübergehend 740 m²

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der

Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine Existenzgefährdung wurde seitens des Einwenders nicht geltend gemacht. Der anwaltliche Vertreter des Einwenders erklärte vielmehr mit E-Mail vom 31.07.2014, dass keine Existenzgefährdung geltend gemacht werde. Eine Überprüfung der Existenzgefährdung des Einwenders wurde daher nicht durchgeführt, insbesondere lagen auch die hierfür erforderlichen Angaben, wie etwa der konkrete Flächenverbrauch und die Gesamtbewirtschaftungsfläche, inklusive Pachtflächen, nicht vor.

Der Einwender befürchtete, dass die Entwässerung der geplanten Straße direkt in seine Wiesen und Felder eingeleitet werde. Schadstoffe aller Art könnten so in das Tierfutter gelangen. Diese Befürchtung ist unbegründet. Als Entwässerung ist die Versickerung über den belebten Oberboden von Banketten und Böschungen vorgesehen (siehe oben C 4.3.7 dieses Beschlusses). Die Bankett- und Böschungflächen reichen laut Berechnung zur Aufnahme des anfallenden Wassers aus. Private Wiesen und Felder werden von der Straßenentwässerung nicht betroffen.

4.4.2.2.2 Einwender Nr. 3003

Der Einwender Nr. 3003 wendete sich gegen die Inanspruchnahme von Eigentumsflächen infolge des Vorhabens. Es handelt sich um einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, derzeit spezialisiert auf Milchviehhaltung. Es wird eine Eigentumsfläche von ca. 30,21 ha bewirtschaftet. Es wurde jedoch einwenderseits nicht mitgeteilt, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang es sich dabei um Eigentums- oder Pachtflächen handelt.

Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden folgende Flächen, jeweils Gemarkung Obing, beansprucht:

- aus Fl. Nr. 938 dauerhaft 880 m² und vorübergehend 240 m²
- aus Fl. Nr. 988/2 dauerhaft 960 m² und vorübergehend 350 m²
- aus Fl. Nr. 988 dauerhaft 175 m² und vorübergehend 65 m²
- aus Fl. Nr. 987/3 dauerhaft 1080 m² und vorübergehend 375 m²
- aus Fl. Nr. 987/4 dauerhaft 715 m² und vorübergehend 145 m²
- aus Fl. Nr. 961 dauerhaft 2830 m² und vorübergehend 730 m²

Für das Vorhaben werden insgesamt ca. 6640 m² an Fläche dauerhaft benötigt. Zudem entstehen unwirtschaftliche Restflächen von 1.315 m². Der Verlust an

Flächen beträgt somit unter Berücksichtigung der unwirtschaftlichen Restflächen 2,63 %. Da der Flächenverlust damit deutlich unter dem maßgeblichen Schwellenwert von 5 % liegt, ist nicht von einer Existenzgefährdung auszugehen.

Der Einwender sieht sich in seinen betrieblichen Erweiterungsmöglichkeiten eingeschränkt bzw. diese würden sogar unmöglich gemacht. Bloße künftige Erwerbchancen werden aber nicht vom Eigentumsschutz des Art. 14 Abs. 1 GG umfasst. Künftige Planungen und Erweiterungsabsichten können nur dann Berücksichtigung finden, wenn sie bereits hinreichend konkretisiert sind. Konkrete Erweiterungsabsichten wurden aber seitens des Einwenders nicht vorgetragen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der einwenderseits geübten Kritik an der fehlenden Querungsmöglichkeit der B 304 neu für den landwirtschaftlichen Verkehr und den damit verbundenen Umwegen, ist der Vorhabensträger im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 nachgekommen. Danach wird im Bereich von Bau-km 0+764 und Bau-km 2+968 die Querung der B 304 neu für landwirtschaftliche Fahrzeuge zugelassen (vgl. ausführlich oben unter C 4.4.1.3.4 dieses Beschlusses). Dadurch können insbesondere auch Umwege für den Einwender vermieden werden.

Der Einwender befürchtete, dass die geplante Abwasserentsorgung über den Damm seine Wiesen beeinträchtigt, da das Regenwasser von der Fahrbahn direkt auf seinen Grund laufe. Diesen Einwand halten wir für unbegründet. In weiten Bereichen der Maßnahme ist die Versickerung über den belebten Oberboden von Banketten und Böschungen vorgesehen. Die Bankett- und Böschungflächen reichen laut Berechnung zur Aufnahme des anfallenden Wassers aus. Private Flächen werden nicht mit Straßenabwasser belastet. Die Unterlagen zum System und der Berechnung der Entwässerung wurden mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens wurde vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein ein Gutachten erstellt, in dem bestätigt wird, dass „alle derzeitigen Anforderungen des Gewässerschutzes“ durch die Planung erfüllt werden (siehe oben C 4.3.7 dieses Beschlusses).

Eine drastische Lärm- und Abgas-/Feinstaubbelastung, insbesondere aufgrund der Dammhöhe, für den Hof und die Flächen des Einwendungsführers liegt entgegen der Auffassung des Einwenders nicht vor. Dies ergibt sich aus den immissionstechnischen Untersuchungen (Planunterlage 17.1T). Danach werden am Immissionsort IO 1 Rumersham, der sich geringfügig näher an der neuen Ortsumgehung Obing befindet als das Anwesen des Einwenders Nr. 3003 und damit auf jeden Fall zum Vergleich herangezogen werden kann, die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Belastung durch Verkehrslärm liegt dort zwischen 12,5 dB(A) tags und 17,1 dB(A) nachts unter den Grenzwerten der Lärmvorsorge (vgl. Planunterlage 17.T, S. 9). Eine Absenkung der Gradienten auf Geländeneiveau würde gemäß Berechnung lediglich Dezibelminderungen zwischen 0,1 und 0,7 dB(A) führen. Gerade wahrnehmbar sind für den Menschen aber erst Dezibeländerungen ab 3 dB(A). Eine Absenkung der Gradienten auf Geländeneiveau hätte also - selbst wenn dies bautechnisch möglich wäre - hinsichtlich der Immissionen keine Auswirkungen.

Auch die Grenzwerte für Schadstoffe werden weit unterschritten (vgl. Planunterlage 17.2T2).

4.4.2.3 Einwender Nr. 1001

Der Einwender wendete sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundeigentums für das Bauvorhaben. Aus dem Grundeigentum des Einwenders werden folgende Flächen, jeweils Gemarkung Obing, beansprucht:

- aus Fl. Nr. 1444 dauerhaft 735 m² und vorübergehend 800 m²
- aus Fl. Nr. 1444/1 dauerhaft 677 m²
- aus Fl. Nr. 110 vorübergehend 60 m²

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Umfang der Flächeninanspruchnahme in Bezug auf die Eigentumsflächen des Einwendungsführers ist auf die Lage der Grundstücksflächen in der Nähe der vorgesehenen Unterführung der GVS Pfaffing-Stöttwies zurückzuführen. Je weiter eine Straße auf eine Unterführung zugeführt wird, desto tiefer liegt die Straße und desto größer werden dadurch die Böschungsflächen. Aus diesem Grund entsteht

eine Differenz in den Bedarfsflächen der Grundstücke Fl. Nr. 1444 und Fl. Nr. 1445, jeweils Gemarkung Obing.

Den Einwand, dass für den öffentlichen Feld- und Waldweg (Planunterlagen 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.1T) nur das Grundeigentum, Fl. Nr. 1444, Gemarkung Obing, des Einwenders in Anspruch genommen wird, hat der Vorhabensträger im Rahmen der 1. Tektur vom 20.03.2014 berücksichtigt (Planunterlage 10.1T2, Blatt Nr. 2). Der öffentliche Feld- und Waldweg ist demnach mittig auf den vorhandenen Grundstücksgrenzen zwischen Fl. Nr. 1444 und 1445, jeweils Gemarkung Obing, gelegen. Damit werden beide Grundeigentümer gleichermaßen belastet.

Der Einwander befürchtete, dass die vorübergehend in Anspruch genommene Fläche nach der Bauzeit größtenteils nicht mehr bewirtschaftet werden können. Die Fläche müsse auf zwei verschiedene Straßenhöhen angeglichen werden, wodurch steile Böschungen entstünden. Diese Befürchtung ist unbegründet. Die Böschungsflächen werden dauerhaft erworben (vgl. Planunterlagen 10.1T2, Blatt Nr. 2, 10.2.T2) Die benötigte Fläche für den vorübergehenden Bedarf bleibt im ursprünglichen Niveau und kann nach der Bauzeit wieder bewirtschaftet werden. Durch die Auflage A 3.6.5 dieses Beschlusses wird zudem sichergestellt, dass die vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen in einen vor der Bauausführung vergleichbaren Zustand herzustellen sind.

Zudem wurde vorgetragen, dass der erhöhte Schadstoffausstoß durch den Verkehr auf der Umgehungsstraße die Nutzung der betroffenen Flächen im Sinne einer biologischen Landwirtschaft wohl unmöglich mache. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Die Trasse berührt das Grundstück des Einwenders, Fl. Nr. 1444, Gemarkung Obing, nur an einem Eckpunkt und verläuft dann bis in einer Entfernung von ca. 75 m (Fahrbahnrand-Grundstücksgrenze). Bankett und Dammböschungen sind Bestandteile des Straßenkörpers und befinden sich im Eigentum des Straßenbaulastträgers. Die angrenzenden Privatflächen sind von dem Bereich des Schadstoffeintrags so weit entfernt, dass keine negativen Auswirkungen auf die Bodenqualität zu erwarten sind.

Die durch den Einwander aufgeworfenen Fragen des Flächentauschs sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen behandelt. Dabei wird auch geprüft, inwieweit der Vorhabensträger für eventuell entstehende Bewirtschaftungsnachteile Entschädigungen gewährt.

4.4.2.4 Einwender Nr. 1002

Der Einwender mahnte die fehlende Bepflanzung des geplanten Straßenneubaus in fast allen Bereichen an. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Planung des Vorhabensträgers sieht vielfältige Maßnahmen zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft vor. Eine Eingrünung durch Rasenansaat zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft wurde durchgehend geplant (siehe Unterlagen 9.1.1T2 und 9.2T2). Gehölzpflanzungen entlang der Straße dürfen gemäß Abstimmung mit den Naturschutzbehörden dagegen nur in Bereichen erfolgen - und wurden nur dort geplant - wo sie keine zusätzliche artenschutzrechtliche Beeinträchtigung der kartierten Wiesenbrüterreviere durch Kulissenwirkung entfalten können.

Der Einwender forderte die Durchführung von Lärmberechnungen für sein Anwesen, Fl. Nr. 1033/2, Gemarkung Obing, mit dem Ziel der Planung entsprechender Lärmschutzmaßnahmen. Das Grundstück des Einwendungsführers liegt außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Das Anwesen befindet sich ca. 100 m von der B 304 alt entfernt. Im Rahmen der immissionstechnischen Untersuchung wurde am Beginn der Baustrecke bei Rumersham ein Immissionsort auf dem Grundstück, Fl. Nr. 1066/2, Gemarkung Obing, gewählt (IO 20 und 20a) und überprüft, ob die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten werden und insbesondere die Zunahme der Lärmbelastung unter der Grenze von 3 dB (A) bleibt. Aufgrund der Einwendung hat der Vorhabensträger im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zudem eine Lärmberechnung für das Anwesen des Einwenders durchgeführt. Nach dem Ergebnis dieser Untersuchung werden die maßgeblichen Grenzwerte weit unterschritten werden. Die für das Anwesen errechnete Lärmbelastung von 52,5 dB(A) tags und 46,1 dB(A) nachts liegen weit unter den gesetzlichen Grenzwerten der Lärmvorsorge. Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erfüllt. Bei der Berechnung wurde - jeweils mit den prognostizierten Verkehrszahlen für 2025 - der Prognose-Nullfall (ohne Ortsumgehung) mit dem Prognose-Planfall (mit Ortsumgehung) verglichen. Dabei ergeben sich für das Anwesen durch die Ortsumgehung Steigerungen von 0,6 dB(A) am Tag und 0,5 dB(A) in der Nacht. Beides sind Werte, die für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind. Erst ab 3 dB(A) sind Lärmänderungen wahrnehmbar.

4.4.2.5 Einwender Nr. 1005

Der Einwender wendete sich gegen die Inanspruchnahme der für eine Entwässerungsleitung benötigten Teilfläche seines Grundstücks Fl. Nr. 1293, Gemarkung Obing. In diesem Zusammenhang wurde auch die Erhaltung bzw. Anpassung der vorhandenen Bepflanzung auf dem Grundstück gefordert.

Die Einwendungen haben sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erledigt. Infolge der 2. Tektur vom 25.02.2015 entfällt bei dem Einwender jeglicher Grundbedarf (vgl. Planunterlage 5T2 Blatt 6, 10.1T2 Blatt 6 und 10.2T2). Eine Anpassung der vorhandenen Bepflanzung ist nicht erforderlich, da keine Eingriffe erfolgen. Der Forderung nach einer zusätzlichen Bepflanzung auf dem Grundstück als natürlicher Lärmschutz wird nicht entsprochen. Wie bereits erläutert, haben einzelne Gehölzpflanzungen kaum lärmindernde Wirkung (vgl. C 4.3.4.2.5 dieses Beschlusses). Im Übrigen ist im Bereich des Anwesens des Einwenders auf der Fl. Nr. 1293, Gemarkung Obing, aufgrund der großen Entfernung zur B 304 neu nicht von erhöhten Lärmbelastungen auszugehen.

4.4.2.6 Einwender Nr. 1006

Der Einwender schlug vor, die für die Ortsumgebung erforderlichen finanziellen Mittel besser für einen sog. Flüsterasphalt durch die bestehende Ortsdurchfahrt einzusetzen. Dieser Einwand ist zurückzuweisen, da damit die mit der gegenständlichen Planung verfolgten Ziele nicht erreicht werden können. Die Verringerung der Lärmbelastung für den Ortskern von Obing ist nur eines der Ziele neben der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umgehung, flüssigerer Verkehrsablauf oder Steigerung der Verkehrssicherheit (vgl. C 4.2.2 dieses Beschlusses). Zudem ist es haushaltsrechtlich nicht möglich, Gelder, die für eine Ortsumgebung vorgesehen sind, für Erhaltungsmaßnahmen zu verwenden.

Auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der bestehenden Ortsdurchfahrt kann nicht zur Verwirklichung der mit der Planung verfolgten Ziele, etwa Verlagerung des Durchgangsverkehrs oder Verbesserung des Verkehrsflusses, beitragen. Da die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Obing bereits auf 50 km/h beschränkt ist, bliebe nur noch eine Verringerung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Diese Beschränkung einer Bundesstraße ist nur in ganz seltenen Ausnahmefällen (z.B. Unfälle mit mehreren Toten pro Jahr über einen längeren Zeitraum) zulässig. Diese Bedingungen sind in Obing nicht gegeben.

4.4.2.7 Einwender Nr. 1008, ebenso 1050, 1051

Es wurde aus Gründen des Lärmschutzes eine Bepflanzung des Dammes über Bau-km 2+950 hinaus bis zum Geländeeinschnitt Richtung Hochbruck gefordert.

Der Forderung kann nicht vollständig nachgekommen werden. Die Gehölz-Pflanzmaßnahmen der landschaftspflegerischen Maßnahme 6 G dienen einerseits der Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft, haben aber andererseits - im Zusammenwirken mit der Vermeidungs- und CEF-Maßnahme 3 V_{CEF} - eine artenschutzrechtliche Vermeidungsfunktion als Sperr- und Leitpflanzungen (vgl. Planunterlage 9.2T2 und Unterlage 19.4.1T2). Soweit mit beiden Zielen vereinbar wurden durchgehend beiderseits Gehölzpflanzungen mit Sichtschutz- und Artenschutzfunktion geplant (Bau-km 2+250 bis Bau-km 2+950). Eine Weiterführung der Gehölzpflanzung südlich von Bau-km 3+000 würde aber als Leitstruktur die Flugbewegungen von Fledermäusen in Richtung des Anschlussbereichs St 2094 und damit in Bereiche mit erhöhten, nicht vermeidbaren Kollisionsrisiken ablenken. Südlich von Bau-km 3+000 sind auch keine hohen Dammlagen der Trasse geplant, welche eine Gehölzeingrünung der Trasse und den damit verbundenen zusätzlichen Grunderwerb rechtfertigen würden. Auf die Lärmbelastung haben Gehölzpflanzungen keine Auswirkung (vgl. C 4.3.4.2.5 dieses Beschlusses).

4.4.2.8 Einwender Nr. 1009

Der Einwender trug vor, in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet zu sein. Der Einwender betreibt einen Fremdenverkehrsbetrieb. Die Vermietung von Wohnungen und Ferienwohnungen werde durch das Vorhaben erschwert. Hinzukomme, dass im Eigentum des Einwenders befindliche Grundstücke, die zum Golfplatz gehören, künftig direkt an der B 304 neu liegen. Insgesamt werde dadurch der Fremdenverkehrsbetrieb des Einwenders gefährdet und ein Wertverlust der Immobilie bewirkt.

Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit des Eigentums und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Enttäuschte Hoffnungen, Chancen oder der Verlust von reinen Lagevorteilen, die den Wert eines Grundstücks beeinflussen können, sind nicht entschädigungspflichtig. Etwaige Entschädigungsansprüche sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Der Einwender wandte sich zudem gegen die mit dem Bauvorhaben verbundene Verschlechterung seiner Lebensqualität durch Lärm- und Feinstaubemissionen

Dieser Einwand vermag sich nicht gegen das Vorhaben durchzusetzen. Schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG können aufgrund der Ergebnisse der Immissionsberechnung ausgeschlossen werden. Die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV werden eingehalten (siehe C 4.3.4 dieses Beschlusses). Auch was die Schadstoffbelastung anbelangt, werden die maßgeblichen Grenzwerte der 39. BImSchV nicht überschritten. Das Anwesen des Einwenders liegt in Kleinornach, ca. 730 m von der geplanten Umgehung Obing entfernt, an der GVS Obing-Kleinornach. Zwischen dem Anwesen und der neuen Umgehung befindet sich bewegtes Gelände und die Umgehung liegt im Bereich Kleinornach im Einschnitt, so dass keine Verschlechterung der Wohnqualität beim Einwendungsführer zu erwarten ist.

Der Einwender befürchtete ferner, dass es infolge der erforderlichen Waldrodungen zu Sturmwurfschäden auf seiner Waldfläche Fl. Nr. 3225, Gemarkung Obing, kommen könnte. Zur Reduzierung der Sturmwurfgefahr wurden in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck entsprechende Auflagen festgesetzt (vgl. A 3.8.1). Im Übrigen verweisen wir auf die ausführliche Behandlung der waldrechtlichen Belange unter C 4.3.6 dieses Beschlusses. Der Einwender wies zudem darauf hin, dass sich in seinem betroffenen Waldgrundstück eine seltene Naturverjüngung von Eiben befinde. Die Behandlung der Eiben ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Der Vorhabensträger hat im Verfahren angeboten, den Bestand der Eiben zu verpflanzen oder, sollte dies unter forstlichen Belangen nicht möglich sein, Entschädigung zu leisten.

4.4.2.9 Einwander Nr. 1010

Der Einwender befürchtet eine Verödung des Ortskerns von Obing. Infolge des Baus von Umgehungsstraßen würden häufig die Geschäftsstandorte an die Randbezirke verlagert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die kommunale Entwicklung des Ortes nach Realisierung der Ortsumgehung Obing (z.B. Ausweisung von Gewerbegebieten) und damit die Steuerung der Erhaltung bzw. Neuansiedlung von Einzelhandel liegt in der Eigenverantwortung der Gemeinde Obing und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

4.4.2.10 Einwander Nr. 1012

Der Einwender wendete sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks, Fl. Nr. 3295, Gemarkung Obing, infolge des Bauvorhabens. Es handele sich um einen Waldsüdhang, der im Osten am Ende des Planfeststellungsbereichs liege.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Anpassung des Abschnitts bei Ausschachen (von Bau-km 3+900 bis Bauende) ist aus verkehrssicherheitstechnischen Gründen dringend erforderlich. Damit wird eine unübersichtliche Kurve und Unfallhäufungsstelle entschärft.

Der Einwender forderte eine Reduzierung des Einschnitts im Bereich Ausschachen. Ohne die vorgesehene Stützmauer (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.21) würde für den Einwender noch ein unbefestigter Schlepperweg zur Arbeitserleichterung bleiben. Der Forderung wird nicht entsprochen. Die im Bereich Ausschachen vorgesehene Steilböschung ist aus Verkehrssicherheitsgründen unvermeidbar (vgl. C 4.3.3 dieses Beschlusses).

Der Einwender befürchtete infolge der Baumaßnahme auch eine Erhöhung der Sturmwurfgefahr in seinem Waldbestand. Der Sturmwurfgefahr wird in den Auflagen A 3.8.1 dieses Beschlusses Rechnung getragen. Die Haftung für Sturmschäden richtet sich im Übrigen nach den allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Entschädigungsfragen sind nicht in der Planfeststellung zu regeln. Sie sind vielmehr Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen, die der Vorhabensträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder Teil des Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahrens.

4.4.2.11 Einwender Nr. 1013

Der Einwender wendete sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundeigentums durch das Vorhaben. Betroffen sind folgende Grundstücke des Einwenders, jeweils Gemarkung Obing:

- aus Fl. Nr. 1423 dauerhaft 2665 m² und vorübergehend 1070 m²
- aus Fl. Nr. 1420 dauerhaft 1565 m² und vorübergehend 1725 m²
- aus Fl. Nr. 1464 dauerhaft 1580 m² und vorübergehend 690 m²
- aus Fl. Nr. 1501 dauerhaft 165 m² und vorübergehend 60 m²
- aus Fl. Nr. 1509 dauerhaft 1835 m² und vorübergehend 1065 m²
- aus Fl. Nr. 1523 dauerhaft 3690 m² und vorübergehend 40 m²

Die landwirtschaftliche Nutzung der Grundstücke sei nicht mehr möglich. Es entstünde ein erheblicher wirtschaftlicher und finanzieller Schaden für den Einwender. Der Einwand der Existenzgefährdung wird zurückgewiesen, da die betroffenen Eigentumsflächen nicht selbst bewirtschaftet werden, sondern verpachtet sind. Eigentümern, die ihre Grundstücke nicht selbst bewirtschaften, fehlt

es am existenzfähigen und damit zugleich am existenzgefährdeten Betrieb. Der Einwender bestreitet seine Existenz nämlich nicht mit Einkünften aus land- und forstwirtschaftlicher Tätigkeit, sondern erzielt lediglich Einkünfte aus der Verpachtung des Betriebes. Für eine voraussichtlich eintretende Schmälerung des Pachtzinses ist das Entschädigungsverfahren nach den Vorschriften des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung geeignet, diesen Vermögensnachteil vollständig auszugleichen (vgl. BayVGh, Beschluss vom 19.2.2002 - 8 A 01.40064 - juris).

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Die Planung der B 304 neu entlang von Grundstücksgrenzen ist aufgrund von vorgegebenen Trassierungselementen nicht möglich. Im Bereich der Ortsumgehung Obing bildeten insbesondere die Wohnbebauung und Ökologie Zwangspunkte nach denen die Lage der Trasse ausgerichtet wurde. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Vorhabenträger ist im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgen, bemüht, Flächenverluste durch geeignete Zutauschflächen auszugleichen und Restflächen zusammen zu tauschen.

Die Zufahrten zu den betroffenen Grundstücken des Einwenders sind auch nach der Realisierung des Vorhabens weiterhin gewährleistet. Die Planung des Vorhabensträgers sichert eine angemessene Erschließung. Das Grundstück, Fl. Nr. 1420, ist von der GVS nach Stöttwies aus über die GVS Herzogstraße zu erreichen.

Von Rumersham oder von der GVS nach Stöttwies gelangt man über den neu zu schaffenden Weg (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.1T) auf das Grundstück, Fl. Nr. 1423. Das Grundstück, Fl. Nr. 1464, ist von der GVS nach Stöttwies aus über den verlegten Weg (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.9T2) erreichbar. Das Grundstück, Fl. Nr. 1501, ist über den bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweg, den sog. Mitterweg, erschlossen. Über den öffentlichen Feld- und Waldweg Römerweg bzw. über den verlegten Parallelweg nördlich der B 304 neu (Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 2.9T2) kann das Grundstück, Fl. Nr. 1509, erreicht werden.

Infolge der 1. Tektur vom 20.03.2014 wurden zu den verbleibenden Grundstücksteilen der Fl. Nr. 1523, Gemarkung Obing, jeweils von der Kreisstraße TS 8 und von der künftigen GVS nach Obing Zufahrten angelegt (vgl. Planunterlage 11T2., RVZ lfd. Nr. 2.18T, 2.23T). Es wird in diesem Zusammenhang seitens des

Vorhabensträgers angestrebt, im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen unwirtschaftliche Restflächen verschiedener Eigentümer zusammen zu tauschen bzw. aufzukaufen. Damit würden sich ggf. auch die Zufahrtsverhältnisse wieder ändern.

4.4.2.12 Einwender Nr. 1014

Der Einwender monierte die fehlenden Zufahrten zu seinen Feldern und Waldgrundstücken bei Bau-km 3+900 bis 4+100.

Die Erschließung bzw. Zufahrten der Grundstücke nördlich und südlich der B 304 neu im Bereich zwischen Bau-km 3+900 bis Bau-km 4+100 sind gesichert. Die Kreuzung des landwirtschaftlichen Verkehrs über die B 304 neu bei Kleinbergham/Autschachen wird weiterhin, wie vom Einwender gefordert, zugelassen (vgl. Planunterlage 5T2, Blatt 4). Dafür wird der durch die Baumaßnahme betroffene bestehende öffentliche Feld- und Waldweg, Fl. Nr. 3630, Gemarkung Obing, bei Bau-km 3+998 an die neue B 304 neu angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.8T2).

Zudem sollte der neu zu errichtende Radweg östlich der Kleinberghamer Straße (Bau-km 3+990 bis Bau-km 4+422) auch als Wirtschaftsweg ausgewiesen werden. Damit wäre eine Nutzung der Fluren östlich der Kleinberghamer Straße weiterhin möglich. Die Forderung wird abgelehnt. Die Zufahrt zu dem angrenzenden Wiesengrundstück östlich der Kleinberghamer Straße zwischen Radweg und Rabender Bach wird so gestaltet, dass sie von landwirtschaftlichen Fahrzeugen benutzt werden kann (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.11T). Es wird jedoch keine Veranlassung gesehen, den gesamten Geh- und Radweg in einen breiteren, öffentlichen Feld- und Waldweg umzuwandeln. Die Anschlussbereiche des Geh- und Radweges werden jeweils auf 10 m Länge zur Erschließung der Restgrundstücke zwischen Radweg und Rabender Bach mit 3,50 m Breite ausgebaut (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.11T). Die vom Einwender geforderte Verschwenkung des Radweges nach Süden, um besser einbiegen zu können, ist nicht möglich. Südlich des Radweges befindet sich der Rabender Bach, der bei einer Verschwenkung des Radweges beeinträchtigt würde. Die Anordnung einer verkehrlichen Beschilderung, insbesondere die Unterordnung des Radweges an der Einmündung, liegt in der Zuständigkeit des Landratsamtes Traunstein, Untere Verkehrsbehörde, und ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

4.4.2.13 Einwender Nr. 1015

Der Einwender forderte die Änderung des Hochwasserschutzes an der Schalkhamer Straße, damit die angrenzenden Grundstücke entlastet werden und der Obinger See

nicht belastet werde. Nach Ansicht des Einwenders wird bei dem Bau einer Furt der Abfluss auf wenige Meter konzentriert und dadurch wird viel mehr Erdreich abgeschwemmt. Die Folge sei ein hoher wirtschaftlicher Schaden an den betroffenen Grundstücken sowie sehr hohe Erdreichteinschwemmungen in den Obinger See. Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Das durch den Vorhabensträger in Auftrag gegebene Gutachten von aquasoli hat durch die Konzeptstudie alle Maßnahmen aufgezeigt und bemessen, die erforderlich sind, um das derzeitige Hochwasserabflussverhalten nicht zu verändern, damit keine Benachteiligungen durch erhöhte Vernässung oder schnellere Fließgeschwindigkeiten durch den Bau der B 304 neu entstehen. Die im Abströmbereich der Furt auftretenden Fließgeschwindigkeiten sind nach den Ergebnissen des 2D-Abflussmodells im Planungszustand mit Furt im Maximum nicht höher als im Ist-Zustand. Auch im Ist-Zustand läuft das Wasser relativ konzentriert im Bereich des Tiefpunkts über die Schalkhamer Straße, so dass sich in den Strömungsgeschwindigkeiten keine Veränderungen ergeben (vgl. C 4.3.7 dieses Beschlusses).

4.4.2.14 Einwander Nr. 1017

Der Einwander wandte sich gegen die Flächeninanspruchnahme durch das Bauvorhaben. Der Flächenverbrauch sei im Vergleich zur Gesamtbewirtschaftungsfläche existenzgefährdend. Folgende Eigentumsflächen der Gemarkung Obing werden infolge des Bauvorhabens in Anspruch genommen:

- aus Fl. Nr. 1442 dauerhaft 210 m²
- aus Fl. Nr. 1421 dauerhaft 935 m² und vorübergehend 235 m²
- aus Fl. Nr. 1417 dauerhaft 10 m² und vorübergehend 80 m²
- aus Fl. Nr. 1477 dauerhaft 4685 m² und vorübergehend 1910 m²
- aus Fl. Nr. 1513 dauerhaft 2755 m² und vorübergehend 1900 m²

Es wird eine Eigentumsfläche von 25,37 ha bewirtschaftet. Davon werden ca. 8.595 m² für das Vorhaben dauerhaft benötigt. Der Verlust an Eigentumsflächen beträgt somit 3,38 %. Soweit aus den Angaben des Einwenders ersichtlich werden zusätzlich 14.864 m² Pachtflächen bewirtschaftet, von denen 5.367 m² Holzland darstellen. Davon werden 4.045 m² für das Vorhaben in Anspruch genommen. Der Verlust an Pachtflächen beträgt somit 27,21 %. Insgesamt bezogen auf bewirtschaftete Eigentums- und Pachtflächen, liegt ein Verlust von 4,70 % vor. Damit ist der maßgebliche Schwellenwert von 5 % unterschritten und schon deshalb von keiner Existenzgefährdung auszugehen. Im Übrigen wurde dem Einwander durch den Vorhabensträger ein verbindliches Tauschangebot für Flächen vergleichbarer

Bonität in einer Entfernung von ca. 5,6 km unterbreitet. Damit hätte die behauptete Existenzgefährdung in jedem Fall abgewendet werden können. Der Einwender lehnte das Tauschangebot jedoch ab. Damit kann der Einwand der Existenzgefährdung nicht mehr durchgreifen.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Erschließung und Zufahrten zu den betroffenen Grundstücken des Einwenders haben sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens geklärt. Die Erreichbarkeit der Grundstücke Fl. Nrn. 1442, 1513 und 1514 jeweils der Gemarkung Obing ist über Zufahrten von der Kr TS 8 (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nrn. 2.19T, 2.22T) bzw. direkt über neue öffentliche Feld- und Waldwege (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nrn. 2.1T) sichergestellt. Die Fl. Nr. 1514 hat wie bisher keine direkte eigene Zufahrt sondern ist über Fl. Nr. 1513 zu erreichen. Der Vorhabenträger stellt sicher, dass sämtliche Bewirtschaftungsflächen weiterhin über das landwirtschaftliche Wegenetz zugänglich bleiben. Auf eine unveränderte Beibehaltung von Wegebeziehungen besteht jedoch kein Anspruch.

Der Einwand der erschwerten Bewirtschaftung der Fläche innerhalb des Einschleifungsbereichs der Kr TS 8 aufgrund der Höhenlage, ist infolge der 1. Tektur vom 20.03.2014 gegenstandslos geworden. Aus Gründen des Hochwasserschutzes wurde in der 1. Tektur vom 20.03.2014 statt der Unterführung der Kr TS 8 ein Kreisverkehr geplant. Durch den Wegfall der Rampe zur B 304 entsteht auch keine schlecht zu bewirtschaftende Fläche mehr. Außerdem konnte die Höhenlage der B 304 neu durch den Kreisverkehr teilweise noch abgesenkt werden. Die entstehenden Böschungen werden mit erworben.

4.4.2.15 Einwender Nr. 1018

Die seitens des Einwenders vorgetragenen jagdlichen Belange wurden bereits oben unter C 4.3.10 dieses Beschlusses ausführlich behandelt, worauf verwiesen wird. Die Ermittlung einer möglichen Entschädigung wegen Durchschneidung des Gemeinschaftsjagdbezirks bleibt einem gesondertem Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens vorbehalten.

4.4.2.16 Einwender Nrn. 1019 und 1046

Der Einwender kritisierte, dass ein hoher Damm das Kleinklima beeinflusse. Der Obinger See ist eine Kälte- und Frischluftwanne (Beckenlage des Sees). Der Zufluss aus Ost/NordOst, von Richtung Schalkham, werde durch den Damm beeinträchtigt. Am schlimmsten sei jedoch die optische Störung des bisher unbebauten Bereiches dieses stark frequentierten Naherholungsraumes Seerundweg.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Höhenlage der B 304 neu wurde im Laufe des Planfeststellungsverfahrens, soweit technisch möglich, abgesenkt. Die Dammlage der Trasse ist jedoch aus den oben unter C 4.3.3 dieses Beschlusses ausführlich dargestellten Gründen unvermeidbar. Die lufthygienischen Beeinträchtigungen durch das Vorhaben sind als gering einzustufen (vgl. C 2 dieses Beschlusses). Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die Dammlage wurden gemäß den aktuellen Rechtsvorschriften und Leitfäden für die Eingriffsregelung und den Artenschutz berücksichtigt (vgl. C 4.3.5 dieses Beschlusses).

Der Einwender forderte zudem eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger im Bereich Bau-km 2+776.

Die Forderung wird abgelehnt. Der Weg bei Bau-km 2+776 werde durch die Trasse der B 304 neu unterbrochen. Die B 304 neu weist eine gestreckte Linienführung auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit V_{zul} beträgt 100 km/h. Im Bereich Bau-km 2+776 ist zusätzlich eine ausreichende Überholsichtweite vorhanden. Dadurch muss die Gefährdung für querende Fußgänger an dieser Stelle als extrem hoch eingestuft werden. Eine Querung kann nicht zugelassen werden. Ziel einer neuen Bundesstraße muss es zudem sein, Schwachstellen an bestehenden Straßen zu beheben. Die Wanderbeziehung Richtung Schalkham und Kleinornach wird über die GVS Pfaffing-Schalkham mit Unterführung aufrechterhalten (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.7T2).

Der Kritik an der Einmündung der GVS Jepolding (Seestraße) in die St 2094 wurde im Rahmen der 2. Tektur vom 15.02.2015 nachgekommen. Die Gemeindeverbindungsstraße nach Jepolding wird in südlicher Richtung auf eine Länge von 170 m weiter geführt und mündet bei Bau-km 0+078 der B 304 alt in die alte Bundesstraße 304 ein (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.36T2).

Hinsichtlich der Kritik des Einwenders an der vorgesehenen Stützmauer bei Autschachen verweisen wir auf die Erläuterungen unter C 4.3.3 dieses Beschlusses.

4.4.2.17 Einwender Nr. 1022

Der Einwender wendete sich gegen die Inanspruchnahme seiner Eigentumsflächen infolge des Vorhabens. Nach Ansicht des Einwenders bestünde kein zwingender Grund den Streckenabschnitt im Osten ab Hochbruck, beginnend bei Bau-km 3+854 bis Ende der Baustrecke Bau-km 4+680 neu zu bauen.

Folgende Eigentumsflächen, jeweils Gemarkung Obing, sind betroffen:

- aus Fl. Nr. 3632 dauerhaft 1800 m² und vorübergehend 1035 m²
- aus Fl. Nr. 3631 dauerhaft 105 m² und vorübergehend 180 m²
- aus Fl. Nr. 3451 dauerhaft 245 m² und vorübergehend 300 m²
- aus Fl. Nr. 3343 dauerhaft 5905 m² und vorübergehend 3190 m²
- aus Fl. Nr. 3248 dauerhaft 245 m²

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Eine Änderung der Trasse zur Vermeidung der Grundstücksbetroffenheit ist aufgrund der Zwangspunkte und der Vorgaben der für die Linienführung einer neuen Straße einschlägigen Richtlinien in diesem Bereich nicht möglich. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens unter C 4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Übrigen konnte keine Überprüfung der Existenzgefährdung des Einwenders durchgeführt werden, da der Einwender die hierfür erforderlichen Angaben, wie etwa den konkreten Flächenverlust und die Gesamtbewirtschaftungsfläche (inkl. Pachtflächen), nicht vorgelegt hat. Soweit der Vorhabensträger dies ermitteln konnte, gehen wir von einer Gesamteigentumsfläche von ca. 40 ha aus. Eine Existenzgefährdung erscheint bei einem dauerhaften Flächenbedarf von ca. 8.300 m² ausgeschlossen, da dies nur einem Verlust von 2,05 % der Eigentumsflächen entsprechen würde. Der Abtretungsverlust liegt damit deutlich unter dem maßgeblichen Schwellenwert von 5 %.

Der Neubau des Streckenabschnitts zwischen Bau-km 3+854 und Bau-km 4+680 ist aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Die bestehende B 304 weist im Bereich Kleinbergham/Autschachen eine unstetige Linienführung auf. Im Bereich dieser Unstetigkeitsstelle wird ein erhöhtes Unfallaufkommen beobachtet. Im Zuge des Baus der Ortsumgehung von Obing wird diese Unstetigkeitsstelle mit beseitigt.

Der Einwand hinsichtlich der fehlenden Querungsmöglichkeit, insbesondere für den landwirtschaftlichen Verkehr, hat sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens

erledigt. Die Kreuzung für landwirtschaftlichen Verkehr bei Kleinbergham/Autschachen wird weiterhin zugelassen (vgl. Planunterlage 5T2, Blatt 4). Dafür wird der durch die Baumaßnahme betroffene bestehende öffentliche Feld- und Waldweg, Fl. Nr. 3630, Gemarkung Obing, bei Bau-km 3+998 an die B 304 neu angeschlossen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.8T2).

Um den Rabender Bach uneingeschränkt bewirtschaften zu können, wurde ferner gefordert, den Radweg, der sich zwischen der B 304 und dem Rabender Bach erstreckt, als Wirtschaftsweg für landwirtschaftliche Maschinen auszuweisen. Als Zufahrten auf den Radweg/Wirtschaftsweg müssten die alten Zufahrten bei Bau-km 4+422 über den Autschachner Milchweg und bei Bau-km 3+998 über den GVS Autschachner Weg unbedingt bestehen bleiben.

Die Zufahrt zu dem angrenzenden Wiesengrundstück östlich der Kleinberghamer Straße zwischen Radweg und Rabender Bach wird so gestaltet, dass sie von landwirtschaftlichen Fahrzeugen benutzt werden kann (vgl. Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 4.11T). Es wird jedoch keine Veranlassung gesehen, den gesamten Geh- und Radweg in einen breiteren, öffentlichen Feld- und Waldweg umzuwandeln. Die Anschlussbereiche des Geh- und Radweges werden jeweils auf 10 m Länge zur Erschließung der Restgrundstücke zwischen Radweg und Rabender Bach mit 3,50 m Breite ausgebaut (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.11T).

Der Einwender forderte auch, dass die in diesem Trassenabschnitt rückzubauenden Flächen an die in seinem Besitz befindlichen, angrenzenden Flächen als Ausgleichsflächen hinzugefügt werden. Diese rückzubauenden Flächen müssten den bestehenden Flächen angepasst, auf eine problemlose Bewirtschaftung unbedingt geachtet und gegebenenfalls entsprechende Maßnahmen im Vorhinein abgesprochen werden.

Der Vorhabenträger ist im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens erfolgen, bemüht, die Flächenverluste für den Einwender durch geeignete Zutauschflächen - auch Rückbauflächen - auszugleichen. Für die vorhandene Erdgasleitung muss eine Grunddienstbarkeit auf den Flächen erhalten bleiben.

Der Vorhabensträger sagte zu, dass der bei der Böschungsandeckung nicht benötigte Oberboden auf Wunsch im Besitz des vorherigen Grundeigentümers verbleiben könne.

Der Einwender forderte, dass der durch das Vorhaben entstehende Mehraufwand in privater und betrieblicher Hinsicht entsprechend entschädigt werden müsse. Dies ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern es wird erst im Zuge der

Grunderwerbsverhandlungen geprüft, inwieweit betriebliche Bewirtschaftungs-nachteile durch Entschädigung auszugleichen sind.

4.4.2.18 Einwender Nr. 1023

Der Einwender übte Kritik an der Lage des Kreisverkehrs bei Hochbruck und forderte eine Verlegung des Kreisverkehrs nach Südwesten. Diese Einwendung ist insoweit überholt, als der ursprünglich geplante Kreisverkehr bei Hochbruck im Rahmen der 1. Tektur vom 20.03.2014 geändert wurde und auf die B 304 neu verlegt wurde (Knotenpunkt B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach, Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.20T). Im Übrigen wird, wie vom Einwender vorgeschlagen, die Gemeindeverbindungsstraße nach Jepolding (Seestraße) in südlicher Richtung auf eine Länge von 170 m weiter geführt und mündet bei Bau-km 0+078 der B 304 alt in die alte Bundesstraße 304 ein (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.36T2).

4.4.2.19 Einwender Nr. 1024

Dem Einwand bezüglich der in der Planung fehlenden Bushaltestellen bei Kleinbergham/Autschachen wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 20.03.2014 entsprochen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 4.24T).

4.4.2.20 Einwender Nr. 1025

Der Einwender forderte eine Linksabbiegespur bei der Einfahrt zu den Anwesen im Ortsteil Rumersham.

Der Forderung kann nicht entsprochen werden. Eine Linksabbiegespur läge außerhalb des planfestzustellenden Abschnitts der Ortsumgehung Obing. An der vorhandenen Situation ändert sich nichts. Die Zufahrten von Rumersham liegen außerhalb bzw. am Beginn des Planfeststellungsbereichs. Durch die Maßnahme ergeben sich weder in Lage noch in Höhe Änderungen in diesem Bereich.

4.4.2.21 Einwender Nr. 1028

Der Einwender zweifelte an dem geplanten Schutzkonzept für Fledermäuse, insbesondere an der Verbindungsfunktion der Unterführung Schalkhamer Straße für die Fledermäuse, um die Quartierhabitate südlich der Umgehungsstraße mit den Jagdhabitaten nördlich der Umgehungsstraße zu verbinden.

Dieser Einwand ist zurückzuweisen. Die Trennwirkungen und Kollisionsrisiken werden durch ein umfassendes Schutzkonzept aus verschiedenen, gemäß aktuellen Erkenntnissen und Leitfäden geeigneten, jeweils sinnvoll zusammenwirkenden Maßnahmen vermieden (mehrere Querungsstellen durch Hop-Over-Pflanzungen, Leit- und Sperrpflanzungen, Waldrand-Unterpflanzungen, Schutzzäune, Schutzwände, Unterführung; siehe Planunterlagen 19.4.1T2, 19.2T und 9). Aufgrund

der umfassenden Spezialuntersuchung Fledermäuse (Planunterlage 19.4.1T2), die durch den anerkannten Fledermaus-Experten H.-J. Gruber gemäß den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und nach den Vorgaben des neuen Leitfadens (Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr Ausgabe 2011) in persönlicher Detailabstimmung mit weiteren Fledermaus-Experten (Büro FÖA) durchgeführt wurde und aufgrund der artspezifisch auf Basis dieser Spezialuntersuchung geplanten Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen (siehe Planunterlagen 19.2T und 9) ist von ausreichender Wirksamkeit dieser Maßnahmen auszugehen (siehe oben C 4.3.5.1.2 dieses Beschlusses).

4.4.2.22 Einwender Nr. 1029

Der Einwender forderte die Erhaltung der Anbindung an das Obinger Langlaufloipennetz. Das Loipennetz müsse an die Umgehungsstraße angepasst werden.

Der Forderung kann nicht nachgekommen werden. Es ist durchaus zumutbar während der Loipenbenutzung zwischendurch die Ski abzunehmen und zu Fuß unter der Brücke zur Fortsetzung der Loipe zu gehen. Dies ist auch in anderen Gemeinden üblich. Eine Anpassung der Brückenbreite für eine durchgängige Loipe kann nur mit finanzieller Übernahme der Mehrkosten für das Brückenbauwerk durch die Gemeinde geschehen und ist unverhältnismäßig.

Der Einwender kritisierte außerdem, dass die Verbindung von Rumersham nach Obing ein erhöhtes Sicherheitsrisiko, insbesondere für Kinder in sich berge.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Die Honauer Straße (GVS Pfaffing – Stöttwies) weist laut Verkehrsgutachten eine Verkehrsbelastung von 840 Kfz/24h auf. Durch den Bau der B 304 neu würde sich an der beschriebenen Wegeverbindung von Rumersham über die Honauer Straße und Pfaffing nach Obing ändern, dass die Honauer Straße um ein ca. 400 m langes Stück länger befahren, aber nicht zusätzlich gequert werden müsste. Dies stellt keine zusätzliche Verkehrsgefährdung dar.

Die Anordnung einer Verkehrsbeschilderung (Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbot) ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern liegt in der Zuständigkeit des Landratsamts Traunstein, Untere Verkehrsbehörde. Für den Bereich zwischen Rumersham und Roitham wurde im Übrigen durch das Landratsamt Traunstein, Untere Verkehrsbehörde, zwischenzeitlich ein Überholverbot angeordnet und auch umgesetzt. Es ist zu vermuten, dass diese Beschilderung auch nach dem Bau der Ortsumgehung Obing bestehen bleibt.

4.4.2.23 Einwender Nr. 1030

Der Einwender bemängelt eine Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität durch die vorhabensbedingt entstehende Lärmbelästigung.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Anwesen auf der Fl. Nr. 1761/3, Gemarkung Obing, liegt circa 560 m nördlich der geplanten Bundesstraße. Die Auswirkungen werden in diesem Bereich nicht mehr wahrnehmbar sein. Eine überschlägige Berechnung durch den Vorhabensträger ergab für das Anwesen des Einwenders Immissionen von 21 dB(A) am Tag und 15 dB(A) in der Nacht aufgrund der B 304 neu. Das sind Werte, die schon aufgrund des allgemeinen Umgebungslärms (landwirtschaftliche Maschinen, Gespräche, Vorbelastung Honauer Straße) überschritten werden. Von einer Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität infolge von Lärmbelästigung ist daher nicht auszugehen. Eine Straße bringt immer Emissionen mit sich. Der Bürger hat Anspruch darauf, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte in Bezug auf den Immissionsschutz eingehalten werden, er hat jedoch keinen Anspruch darauf, dass seine Situation (z.B. Solitär- ohne jegliche Immissionen) unverändert erhalten bleibt.

4.4.2.24 Einwender Nr. 1031

Der Einwender wendete sich gegen mangelnde Erreichbarkeit seines Grundstücks, Fl. Nr. 3155, Gemarkung Obing, sowohl während der Bauphase als auch nach Abschluss derselben. Der Vorhabensträger hat insofern zugesagt, die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen, abgesehen von kurzzeitigen bauablaufbedingt notwendigen Unterbrechungen, durchgängig sicherstellen. Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens wurde auch eine eigene Zufahrt für das Grundstück Fl. Nr. 3155, Gemarkung Obing, in den Planunterlagen vorgesehen (vgl. Planunterlage 11T2, lfd. Nr. 5.33T2), so dass auch nach Abschluss der Bauarbeiten die Erreichbarkeit des Grundstücks weiterhin gesichert ist.

4.4.2.25 Einwender Nr. 1032

Die Jagdgenossenschaft Obing wendete sich gegen den Bau der Ortsumgehung Obing, da das Jagdrevier Obing I und II durchschnitten werde.

Die Kritik wird zurückgewiesen. Es wird insofern auf die ausführliche Behandlung der jagdlichen Belange unter C 4.3.10 dieses Beschlusses verwiesen.

Zusätzlich wurde moniert, dass beim geplanten Ausbau die Abwässer aus der Unterführung der Kienberger- und der Honauer Straße ungeklärt in den Obinger See geleitet werden.

Der Einwand wird ebenfalls zurückgewiesen. Die vorgesehenen Behandlungsmaßnahmen sind in der Planunterlage 18.1T2, Entwässerungsabschnitt 02 und 03 dargestellt. Hieraus geht hervor, dass bei der Planung der Entwässerungsanlagen für die Kr TS 8 und die GVS Pfaffing - Stöttwies das besondere Schutzbedürfnis des Obinger Sees als Badegewässer berücksichtigt wurde. Eine ausreichende Reinigung wird durch die Versickerung des anfallenden Oberflächenwassers über eine Rasenmulde mit 20 cm Oberboden (belebte Bodenzone) gewährleistet. Diese Reinigung ist nach dem Merkblatt DWA-M 153 ausreichend und mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abgestimmt. Im Übrigen verweisen wir auf die Ausführungen unter C 4.3.7 dieses Beschlusses.

4.4.2.26 Einwender Nrn. 1033 und 1034, ebenso 1035

Der Einwender machte einen Verlust an Wohn- und Lebensqualität geltend. Nach Ansicht des Einwenders werde er durch die hohe Dammführung einer enormen Lärmbelastung ausgesetzt. Damit verbunden sei auch eine Wertminderung seines Grundbesitzes. Die Trasse erreiche in der Nähe des Anwesens des Einwenders eine Höhe von 4,0 m.

Die Forderung nach einer Absenkung der Gradienten wird abgelehnt. Wie bereits oben unter C 4.3.3 dieses Beschlusses ausführlich beschrieben, wurde im Laufe des Planungsprozesses die Gradienten bereits soweit technisch und wirtschaftlich möglich abgesenkt. Eine weitere Absenkung ist aus technischen Gründen nicht möglich. Der geplante Straßendamm hat südlich des Anwesens des Einwenders eine Höhe von 2,30 m bei einer Entfernung von ca. 560 m. Die Auswirkungen werden in diesem Bereich nicht mehr wahrnehmbar sein. Eine durch den Vorhabensträger durchgeführte überschlägige Berechnung ergab Immissionen aufgrund der neuen B 304 von 21 dB(A) am Tag und 15 dB(A) in der Nacht. Das sind Werte, die schon aufgrund des allgemeinen Umgebungslärms (landwirtschaftliche Maschinen, Gespräche, Vorbelastung Honauer Straße) überschritten werden. Eine Absenkung der Gradienten auf Geländeneiveau hätte hinsichtlich der Immissionen keine Auswirkungen (vgl. C 4.3.4.2.5 dieses Beschlusses). Hinsichtlich des Einwands der Wertminderung des Grundbesitzes verweisen wir auf die Ausführungen unter C 4.4.1.3.8 dieses Beschlusses.

Der Einwender forderte ferner eine Zufahrt auf die B 304 neu aus Richtung Honau. Sehr viele Fahrzeuge aus dem nördlichen Landkreis Traunstein sowie der Landkreise Mühldorf und Altötting würden die Honauer Straße auf Ihren alltäglichen Arbeitsweg bzw. zu Ausflügen Richtung Chiemsee benutzen.

Dieser Forderung kann nicht entsprochen werden. Jeder Knotenpunkt an einer Bundesstraße bringt auch eine erhöhte Unfallgefahr mit sich. Die Anzahl der Knotenpunkte wird deshalb möglichst gering gehalten. Die Verkehrsbelastung der Honauer Straße ist mit 840 Kfz/24h sehr gering, deshalb wird kein eigener Anschluss an die B 304 neu gebaut. Die beiden benachbarten Knotenpunkte an der B 304 alt und an der Kr TS 8 sind sehr gut erreichbar.

Es wird des Weiteren befürchtet, dass das Straßenabwasser in die angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke des Einwenders, Fl. Nr. 1440 und 1441, jeweils Gemarkung Obing, liefe.

Diese Befürchtung ist unbegründet. Die Flurstücksgrenzen der Fl. Nrn. 1440 und 1441, jeweils Gemarkung Obing, liegen bei Bau-km 1+200 ca. 80 m vom Fahrbahnrand der B 304 neu entfernt. Die Bundesstraße liegt in diesem Bereich in einer ca. 1,50 m hohen Dammlage. Die Unterlagen zur Entwässerungsberechnung können in Unterlage 18, Entwässerungsbereich 01.01 eingesehen werden. Die Versickerung und Reinigung des anfallenden Oberflächenwassers erfolgt über die Bankett- und Böschungsflächen. Ein Ablauf des anfallenden Oberflächenwassers in die Fl. Nrn. 1440 und 1441 kann daher ausgeschlossen werden (siehe auch C 4.3.7 dieses Beschlusses).

4.4.2.27 Einwender Nr. 1037, ebenso Einwender Nr. 1038

Im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur übte der Einwender Kritik an dem geplanten Kreisverkehr bei Hochbruck. Der Kreisverkehr könne nicht seine Funktion erfüllen. Vielmehr zwingt er zu zusätzlichen Brems- und Anfahraktionen, was insbesondere bei LKWs zu zusätzlicher Lärmbelastung führe.

Wir weisen die Kritik an dem geplanten Kreisverkehr bei Hochbruck zurück. Für eine sichere Verkehrsführung ist es unerlässlich, im Zuge einer Umgehungsstraße möglichst gleiche Knotenpunktformen zu wählen. Nachdem an der Kreuzung B 304 neu/Kr TS 8 die Ausführung eines Kreisverkehrs aufgrund der Hochwasserproblematik die beste Lösungsmöglichkeit ist (s.o. C 4.3.3 dieses Beschlusses), ergäben sich im Zuge der Ortsumgehung Obing bei Beibehaltung der teilplangleichen Knotenpunktform an der Anschlussstelle B 304 neu/St 2094 /GVS bei drei Knotenpunkten drei verschiedene Formen. Unter anderem aus diesem Grund wurde für diesen Knotenpunkt ebenfalls ein Kreisverkehr als Ausführungsform gewählt. Außerdem ist ein Kreisverkehr eine für alle Verkehrsteilnehmer sehr sichere und leistungsfähige Form des Knotenpunkts und der Grundverbrauch wird gegenüber der ursprünglichen Lösung wesentlich verringert. Im Übrigen verweisen wir diesbezüglich auf die ausführliche Darstellung unter C 4.3.3.3 dieses

Beschlusses. Üblicherweise haben Kreisverkehre einen Außendurchmesser von 40 m. Für die Ortsumgehung Obing wurde aufgrund der besonderen Situation, dass der Hauptverkehrsstrom auf der B 304 neu stattfindet, ein Außendurchmesser von 50 m geplant, sodass eine möglichst zügige Befahrbarkeit der Kreisverkehre gewährleistet ist.

Hinsichtlich der Kritik des Einwenders an der vorgesehenen Stützmauer im Bereich Autschachen verweisen wir auf die ausführliche Darstellung unter C 4.3.3 dieses Beschlusses.

4.4.2.28 Einwender Nr. 1039, ebenso Nr. 1040

Der Einwender forderte eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger im Bereich Bau-km 2+776.

Eine Querung kann nicht zugelassen werden. Der Weg bei Bau-km 2+776 wird durch die Trasse unterbrochen. Die B 304 neu weist eine gestreckte Linienführung auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit V_{zul} beträgt 100 km/h. Im Bereich Bau-km 2+776 ist zusätzlich eine ausreichende Überholsichtweite vorhanden. Dadurch muss die Gefährdung für querende Fußgänger an dieser Stelle als extrem hoch eingestuft werden. Die Wanderbeziehung Richtung Schalkham und Kleinornach wird im Übrigen über die GVS Pfaffing-Schalkham mit Unterführung aufrechterhalten (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.7T2).

Der Kritik an der Einmündung der GVS Jepolding (Seestraße) in die St 2094 wurde im Rahmen der 2. Tektur vom 15.02.2015 nachgekommen. Die Gemeindeverbindungsstraße nach Jepolding wird in südlicher Richtung auf eine Länge von 170 m weiter geführt und mündet bei Bau-km 0+078 der B 304 alt in die B 304 alt ein (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.36T2).

4.4.2.29 Einwender Nr. 1041

Der Einwender wendete sich gegen die Durchschneidung seines Waldgrundstücks, Fl. Nrn. 3494 und 3494/3, jeweils Gemarkung Obing, durch die planfestgestellte Trasse.

Auf die Inanspruchnahme der Flächen kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich sind und nicht weiter reduziert werden können. Durchschneidungen land- und forstwirtschaftlicher Flächen sind bei der Planung der B 304 neu nicht zu vermeiden. Die planfestgestellte Trassierung ist das Ergebnis umfassender Abwägung unterschiedlicher Belange, wie etwa Verkehrssicherheitsgesichtspunkte, Immissionsschutz und Naturschutz. Die Trassenführung ist unter Berücksichtigung dieser Anforderungen dergestalt optimiert, dass land- und forstwirtschaftliche

Flächenverluste und das Entstehen unwirtschaftlicher Restflächen durch Anschneidung soweit wie möglich vermieden werden. Es ist vorgesehen, auf freiwilliger Basis unwirtschaftliche Restflächen zu erwerben bzw. Teilflächen so zu tauschen, dass wieder gut zu bewirtschaftende Flächen entstehen.

Der Einwender wies auf die Sturmwurfgefahr für seinen Waldbestand auf den Fl. Nrn. 3494, 3494/3, jeweils Gemarkung Obing, hin. Es entstehe ein zweiter Waldrand zur Westseite. Sturmschäden seien zu befürchten. Zur Abmilderung der Sturmwurfgefahr wurden in Abstimmung mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck die Auflagen A 3.8.1 in diesem Beschluss festgelegt. Zudem trägt auch die im Rahmen der Maßnahme 3 V_{CEF} vorgesehene Waldrandunterpflanzung zur Reduzierung der Sturmwurfgefahr bei (vgl. Planunterlage 9.2T2).

Die Erschließung der Grundstücke, Fl. Nrn. 3494 und 3494/3, jeweils Gemarkung Obing, wird weiterhin gewährleistet. So ist hinsichtlich der Fl. Nr. 3494 südlich der B 304 neu eine neue Feldzufahrt vorgesehen (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.10T). Hinsichtlich der Fl. Nr. 3494/3 dient der nördlich der B 304 neu parallel verlaufende öffentliche Feld- und Waldweg der Erschließung (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 3.8T2). Dieser öffentliche Feld- und Waldweg kann entgegen der Ansicht des Einwenders auch nicht wegen des bereits bestehenden Waldweges an der östlichen Grundstücksgrenze der Fl. Nr. 3494/3, Gemarkung Obing entfallen. Dieser Waldweg ist zur Erschließung der Waldgrundstücke nicht geeignet, weil er zu schmal ist. Für eine ausreichende Verbreiterung müssten zusätzlich Bäume gefällt werden. Der neu geplante öffentliche Feld- und Waldweg entlang der B 304 neu dient nicht nur zur Erschließung des Waldgrundstücks sondern auch zur Erschließung der Felder in Richtung Jepolding und ist daher zwingend erforderlich.

Der Einwender wendete sich auch gegen die teils erforderliche vorübergehende Inanspruchnahme seines Grundeigentums. Nach Ansicht des Einwenders solle man besser auf die Fläche auf der linken Seite der Schalkhamer Straße zurückgreifen, da es sich dabei um weniger wertvollen Bestand handeln würde.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Flächen für Baustelleneinrichtung und für das Baufeld werden rings um die zu bauenden Straßen benötigt und lassen sich nicht weiter reduzieren. Durch die oben beschriebenen Zufahrten zu den Grundstücken des Einwenders wird ein Teil der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche ohnehin dauerhaft benötigt. Der Waldflächenausgleich für die benötigten Flächen ist in den Ausgleichsmaßnahmen enthalten. Der finanzielle

Ausgleich wird im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen, die nach Abschluss dieses Verfahrens durchgeführt werden, geklärt.

4.4.2.30 Einwender Nr. 1042

Die Zufahrt zu dem Anwesen des Einwenders Fl. Nr. 1044, Gemarkung Obing, wird entgegen der Auffassung des Einwenders gewährleistet. Es ist vorgesehen, die bestehende Hofeinfahrt, die derzeit direkt in die B 304 mündet, zu belassen. Zwischen der Hofeinfahrt und dem künftigen Anschluss an die B 304 neu wird die alte B 304 als Zufahrtsstraße bis zur Hofeinfahrt genutzt (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 1.8). Die neue Zufahrt wird bzw. bleibt bituminös befestigt. Es ist vorgesehen, die Breite der bestehenden B 304 zu belassen. Der neu zu bauende Abschnitt (Einmündung in den Anschlussast B 304 alt) wird mit einer Breite von 3,0 m gebaut. Die Zufahrt ist mit Fahrzeugen wie Öllieferfahrzeugen usw. zu befahren.

Der Einwender trug vor, dass die Zufahrt zu seinem Anwesen bei Regen unter Wasser stehe. Die direkte Zufahrt zum Anwesen wird aber durch das Vorhaben nicht verändert. Das Wasser der B 304 neu fließt nicht in die Zufahrt, weil es von dem geplanten Entwässerungsgraben abgefangen wird. Die Situation durch die alte B 304, die als Zufahrtsstraße benutzt wird, bleibt allerdings wie im Bestand. Das aktuelle Problem wurde zwischenzeitlich durch den Straßenbetriebsdienst verbessert.

Der Einwender befürchtete infolge der Dammführung der Trasse eine Zunahme der Lärmbelastung und in der Nacht die „Ausleuchtung“ seines Grundstücks. Eine zusätzliche Lärmquelle bedeute insbesondere der von Obing auf die B 304 neu einführende PKW- und Schwerlastverkehr (Beschleunigungs-, Schaltvorgänge).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Auf Höhe des Anwesens Fl. Nr. 1044, Gemarkung Obing, verläuft die geplante B 304 neu weiter vom Anwesen entfernt als die vorhandene Bundesstraße, die sich ebenfalls durch die Abkröpfung weiter vom Anwesen entfernt. Eine Verschlechterung der Lärmsituation gegenüber dem Bestand tritt deshalb nicht ein. Der Verkehr, insbesondere der Schwerverkehr, auf der alten B 304, der künftigen Ortsstraße, wird abnehmen und deshalb nicht mehr so störend sein. Das Anwesen des Einwenders wurde im Rahmen der immissionstechnischen Untersuchung als IO 2 Rumersham bzw. IO 2a Rumersham überprüft mit dem Ergebnis, dass die maßgeblichen Grenzwerte eingehalten werden (vgl. Planunterlage 17.1T, S. 9).

Die einwenderseits geforderte Bepflanzung im Bereich der Abzweigung nach Obing als Lärm- und Sichtschutz kann aus Verkehrssicherheitsgründen nicht verwirklicht werden. Eine hohe Bepflanzung im Bereich der Einmündung der B 304 alt in die B

304 neu ist aus Gründen der Einfahrsicht nicht möglich. Die Sichtdreiecke müssen von allen Hindernissen - und dazu zählt auch Bepflanzung - freigehalten werden.

Entgegen weit verbreiteten Annahmen wirken Gehölzpflanzungen zudem kaum lärmindernd. Die Schallschutzwirkung von Bepflanzungen wird von der Bevölkerung meist erheblich überschätzt. Als städtebauliche Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB bewirkt (Städtebauliche Lärmfibel, UBA Baden-Württemberg 2007).

Zur Verbesserung der Situation durch Blendung kann auf Vorschlag des Vorhabensträgers eine Bepflanzung entlang dem Radweg parallel zur alten B 304 (neue Zufahrt zum Anwesen des Einwenders) auf dem Grundstück des Einwenders erfolgen. Die Verbesserung wird jedoch maximal im Erdgeschoss des Anwesens erfolgreich sein, weil die Dammhöhe der neuen B 304 circa 2,0 m beträgt. Eine Bepflanzung im Bereich des geplanten offenen Grabens ist nicht möglich, weil dadurch das Sichtfeld für die einbiegenden Fahrzeuge verringert würde.

4.4.2.31 Einwender Nr. 1043

Der Einwender forderte, das Gelände der Fl. Nr. 3634, Gemarkung Obing, auf Fahrbahnebene abzugraben.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Aufgrund der Planung besteht hierfür keine Notwendigkeit. Der Großteil des Grundstücks bleibt auch nach dem Bau der B 304 neu bestehen und bewirtschaftbar.

4.4.2.32 Einwender Nr. 1044/1045

Der Einwender befürchtet eine Beeinträchtigung infolge der Lärmbelastung und der Geruchsbelästigung durch Abgase auf seinem Anwesen in Jepolding.

Die Lärmbelastung im Ortsteil Jepolding steigt zwar durch den Bau der neuen Bundesstraße an, liegt jedoch noch weit unter den Grenzwerten der Lärmvorsorge (vgl. Planunterlagen 17.1T, 17.3T2, IO 7 Jepolding, IO 8 Jepolding und IO 12 Jepolding). Ein Schutzwall ist nicht erforderlich und wurde auch nicht geplant. Das der Trasse nächstgelegene Wohngebäude im Ortsteil Jepolding wurde mit dem Immissionsort IO 7 berechnet. Die Belastung am IO 7 liegt weit unter den gesetzlichen Grenzwerten der 16. BImSchV (vgl. Planunterlage 17.1T, S. 9). Insgesamt ist nach den Ergebnissen der immissionstechnischen Untersuchung im Ortsteil Jepolding mit keiner Grenzwertüberschreitung zu rechnen.

Aufgrund der Entfernung der Trasse zum Anwesen ist eine Geruchsbelästigung durch Abgase auszuschließen. Die Schadstoffuntersuchung ergibt weit unter den gesetzlichen Grenzwerten liegende Ergebnisse.

4.4.2.33 Einwender Nr. 1047

Der Einwender kritisierte, dass es aufgrund des Kreisverkehrs B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach nun keine Möglichkeit für Radfahrer gebe nach Kleinornach zu gelangen. Es wurde eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer gefordert.

Die Forderung wird abgelehnt. Eine zusätzliche Geh- und Radwegunter- oder -überführung im Bereich des Kreisverkehrs ist nicht erforderlich. Obing kann für die schwächeren Verkehrsteilnehmer aus Kleinornach verkehrssicher über die Schalkhamer Straße (mit Unterführung der B 304 neu) erreicht werden.

Zudem wurde im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 zur Wiederherstellung der von Radfahrern oft genutzten Verbindung zwischen Kleinornach und dem Sportzentrum in Obing der Geh- und Radweg entlang der St 2094 neu bis GVS nach Kleinornach verlängert (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.3T2). Die Querung der neuen B 304 erfolgt im Bereich des Kreisverkehrs mit einer Querungshilfe. Bei Bau-km 0+070 der GVS Kleinornach mündet der Geh- und Radweg in diese ein. Eine der Querungshilfen im Bereich des Kreisverkehrs (B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach) über die B 304 neu ist so breit geplant, dass sie eine Aufstellfläche für Radfahrer und Fußgänger beinhaltet.

4.4.2.34 Einwender Nr. 1048

Der Einwender wendete sich gegen die Anbindung der GVS Kleinornach an den Kreisverkehr B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach. Die GVS Kleinornach werde von vielen Fußgängern und Radfahrern zur aktiven Freizeitgestaltung genutzt. In der Planung fehle eine entsprechende Querungsmöglichkeit über die B 304 neu. Dieser Forderung kam man im Rahmen der 2. Tektur vom 25.02.2015 nach. Zur Wiederherstellung der von Radfahrern oft genutzten Verbindung zwischen Kleinornach und dem Sportzentrum in Obing wird der Geh- und Radweg entlang der St 2094 neu bis GVS nach Kleinornach verlängert (vgl. Planunterlage 11T2, RVZ lfd. Nr. 5.3T2). Die Querung der neuen B 304 erfolgt im Bereich des Kreisverkehrs mit einer Querungshilfe. Bei Bau-km 0+070 der GVS Kleinornach mündet der Geh- und Radweg in diese ein.

Die Erforderlichkeit des Kreisverkehrs B 304 neu/St 2094/GVS Kleinornach wurde bereits oben unter C 4.3.3 dieses Beschlusses ausführlich dargestellt. Der ebenfalls kritisierte Standort des Kreisverkehrs ergibt sich automatisch durch die Lage der vorhandenen und geplanten Straßen. Der Kreisverkehr ist von allen Richtungen gut

einsehbar und somit verkehrssicher. Es ist richtig, dass der Verkehrsfluss auf der neuen B 304 in der ursprünglich ausgelegten Form zügiger verlaufen wäre. Diese Form ist aus Gründen des Hochwasserschutzes allerdings nicht mehr möglich. Die einwenderseits befürchtete erhebliche Lärmbelästigung durch das Anfahren und Ausfahren aus dem Kreisverkehr wird nicht eintreten. Der etwas erhöhte Lärmpegel im Nahbereich der Kreisverkehre hat keine Auswirkungen auf die Bebauung. Diese ist zu weit von der Trasse entfernt, als dass Auswirkungen eines Kreisverkehrs auf den Verkehrsfluss wahrgenommen werden könnten. Beim Kreisverkehr Jepolding/Hochbruck wirkt sich der Wegfall der Rampe sogar lärmmindernd aus. Im Übrigen verweisen wir auf die immissionstechnische Untersuchung (Planunterlage 17.1T) sowie auf die Erläuterungen unter C 4.3.4 dieses Beschlusses.

4.4.2.35 Einwender Nr. 1049

Der Einwender forderte die Umsetzung der Ortsumgehung mittels eines Tunnels. Dem kann nicht entsprochen werden. Ein Tunnel kommt in der Regel aus topographischen Erfordernissen und falls notwendige Lärmschutzmaßnahmen nicht zum Ziel führen in Betracht. Beides ist in Obing nicht der Fall. Auch die zu berücksichtigenden wirtschaftlichen Haushaltsgrundsätze würden gegen einen Tunnelbau in Obing sprechen.

4.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Neubau der B 304 Ortsumgehung Obing 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.

4.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

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

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

Die Darstellung der Widmungen ist im Widmungsplan (Planunterlage 12.2T2) dargestellt und im Regelungsverzeichnis (Planunterlage 11T2) näher beschrieben.

5. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe schriftlich Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Als Zeitpunkt der Bekanntgabe gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist; dies gilt nicht für diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87 b Abs. 3 VwGO).

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

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

durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von Ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Hinweis: Die Erhebung der Klage in elektronischer (z.B. durch E-Mail) ist nicht zulässig.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Verwaltungsgemeinschaft Obing 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.bayern.de abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 29.04.2016

Regierung von Oberbayern



Messerer

Regierungsrätin

