

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Staatsstraße 2091

Ampfing – Kraiburg am Inn

Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung und BÜ-Beseitigung

St 2091 / 240/0,630 – St 2091 / 280/0,450

St 2352 / 200/0,135 – St 2352 / 220/0,490

München, 30.12.2019

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKompV	Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft
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	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EkrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EkrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialblatt 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	Vogelschutzrichtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Inhaltsverzeichnis:

Entscheidung:.....	1
A. Planfeststellung / Nebenbestimmungen.....	1
I. Feststellung des Plans.....	1
II. Planunterlagen	1
III. Nebenbestimmungen (sowie Hinweise und Empfehlungen) / verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers / mitenthaltene Gestattungsentscheidungen	4
1. Unterrichtungspflichten.....	6
2. Umweltschutz	9
2.1 Grundwasserschutz / Bodenschutz (präventiv / Rekultivierung) / Umgang mit kontaminiertem Material / Abfälle.....	9
2.2 Immissionsschutz	11
2.3 Natur-, Landschafts- und Artenschutz	15
2.4 Landschaftsschutzgebiet „Mühdorfer Hart“	18
2.5 Schutz des Waldes und seiner Funktionen.....	21
2.6 Denkmalschutz - Schutz von Bodendenkmälern.....	23
3. Schutz von Infrastruktureinrichtungen.....	24
3.1 Verkehr.....	24
3.2 Ver- und Entsorgung (Leitungen und sonstige Einrichtungen)	32
4. Schutz privater Belange.....	41

4.1	Grundeigentümer / Land- und Forstwirte (Allgemeines).....	41
4.2	Schutz von Belangen einzelner Einwender.....	44
IV.	Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum	44
B.	wasserrechtliche Erlaubnis / Nebenbestimmungen	45
I.	Gegenstand / Zweck der Erlaubnis	45
II.	Plan	45
III.	Nebenbestimmungen / Hinweise / Empfehlungen	46
1.	Allgemeines.....	46
2.	Grundwasserschutz.....	46
C.	Straßenrechtliche Verfügungen	48
D.	Kosten.....	48
	Sachverhalt:.....	49
A.	Beschreibung des Vorhabens	49
B.	Vorgängige Planungsstufen	51
C.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	51
I.	Planung vom 12.01.2018 / UVP-Vorprüfung.....	51
II.	Erste Tektur vom 15.10.2018 / beschränkte Anhörung	54
III.	Erörterungstermin vom 27.03.2019 / Zweite Tektur vom 30.04.2019.....	56

Entscheidungsgründe:.....	58
A. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	58
I. Zuständigkeit.....	58
II. Erforderlichkeit einer Planfeststellung nach BayStrWG / formelle Konzentrationswirkung.....	58
III. Erforderlichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis / straßenrechtliche Verfügungen	60
IV. keine Erforderlichkeit eines Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen.....	61
1. Pflicht zur Durchführung einer standortbezogenen Vorprüfung.....	61
1.1 UVP-Relevanz des Straßenbauvorhabens in seiner Gesamtheit..	61
1.2 UVP-Relevanz von Teilmaßnahmen des Vorhabens (Rodungen / Aufforstungen).....	61
2. Standortbezogene Vorprüfung: Durchführung / Ergebnis	62
2.1 Allgemeine Ausführungen	62
2.2 Standortbezogene Vorprüfung – Rodungen / Ergebnis.....	65
2.3 Standortbezogene Vorprüfung – (Neu)Aufforstungen / Ergebnis ..	69
V. Durchführung des Anhörungsverfahrens	70

B.	Materiell-rechtliche Würdigung	71
I.	Rechtmäßigkeit der Planung (Grundsätzliche Ausführungen)	71
II.	Planrechtfertigung	71
1.	Allgemeine Ausführungen	71
2.	Geltend gemachte Planungsziele / zur Realisierung vorgesehene Maßnahmen	73
3.	Verkehrssicherheit (Zulässigkeit / Handlungsbedarf / Geeignetheit)	79
4.	Leistungsfähigkeit (Zulässigkeit / Bedarf / Geeignetheit)	86
III.	Planungsvarianten / wesentliche Auswahlgründe	88
1.	Allgemeine Ausführungen	88
2.	Varianten	89
2.1	Nullvariante	90
2.2	Näher untersuchte Varianten (Planungsvarianten / Baudurchführungsvarianten)	90
2.3	ohne ausführliche Untersuchung verworfene Varianten.....	102
3.	Realisierbarkeit / Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten / Gewichtung betroffene Belange	103
3.1	Bauen im Bestand	103
3.2	Bauen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf neuen Flächen.....	113
4.	Abwägung / Ergebnis Variantenvergleich	119

IV. Rechtsvorschriften / Öffentliche Belange.....	123
1. Ausbaustandards / Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit der veränderten Verkehrswege und Knotenpunkte	123
1.1 Allgemeine Ausführungen	123
1.2 Dimensionierung / Ausgestaltung der St 2091	126
1.3 Ausgestaltung der St 2352	130
1.4 Ausgestaltung der MÜ 20	132
1.5 Geh- und Radwege	132
1.6 Zusammenfassung.....	133
2. Umweltschutz	134
2.1 Gewässerschutz / Wasserschutzgebiete	134
2.2 Hochwasserschutz	136
2.3 Präventiver Bodenschutz / Rekultivierung / Bodenkundliche Baubegleitung	136
2.4 Kampfmittel / Altlasten / Abfallrecht	144
2.5 Deponien.....	144
2.6 Immissionsschutz.....	145
2.7 Natur-, Landschafts- und Artenschutz	154
2.8 Schutz des Waldes und seiner Funktionen.....	204
2.9 Denkmalschutz.....	211
3. Infrastruktureinrichtungen / Staat und Verwaltung	212
3.1 Transport und Verkehr.....	212
3.2 Ver- und Entsorgung (Wasser / Energie / Telekommunikation / Abwasser / Müll).....	224
3.3 Ernährung	226
3.4 Gesundheit (Krankenhäuser / Rettungsdienste etc.) / Schulen...	227

3.5	Militär / Katastrophenschutz	227
3.6	Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung.....	227
4.	Wirtschaft (strukturelle Belange)	228
5.	Gesamtplanung überkommunal (Raumordnung / Landesplanung / Regionalplanung).....	228
V.	Kommunale Einwendungen (kommunales Selbstverwaltungsrecht; Eigentum)	228
VI.	Private Belange / Private Einwendungen.....	229
1.	Allgemeine Einwendungen / Private Belange Allgemein.....	229
1.1	Flächenverlust / Entschädigung.....	229
1.2	Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen	230
1.3	Umwege	231
1.4	Wertminderungen.....	231
1.5	Lärm-, Staub- und Abgasbelastung und Erschütterungen während der Bauzeit.....	232
1.6	Schadensersatz / Beweissicherung	232
1.7	Schutz der Bewohner von Pürten	233
1.8	Vertretungskosten	236
2.	Individuelle Einwendungen	237
2.1	Einwendung Nr. 1000	237
2.2	Einwendung Nr. 1001	244

2.3	Einwendung Nr. 1002.....	274
2.4	Einwendung Nr. 1003.....	282
2.5	Einwendung Nr. 2000.....	292
2.6	Einwendung Nr. 3000.....	294

VII. Gesamtabwägung / Gesamtergebnis.....306

C. Begründung straßenrechtliche Verfügungen.....311

D. Begründung Kostenentscheidung.....311

Rechtsbehelfsbelehrung:.....312

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:312

Hinweise zur Auslegung des Plans:313

Aktenzeichen: ROB-32-4354.3-16-2

**Vollzug des BayStrWG;
Staatsstraße 2091
Ampfing – Kraiburg am Inn
Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung und BÜ-Beseitigung
St 2091 / 240/0,630 – St 2091 / 280/0,450
St 2352 / 200/0,135 – St 2352 / 220/0,490**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

Entscheidung:

A. Planfeststellung / Nebenbestimmungen

I. Feststellung des Plans

Der Plan für die Höhenfreimachung der Kreuzung von St 2091 und St 2352 (sog. „Pürtener Kreuzung“) sowie die Höhenfreimachung der Kreuzung von St 2091 und Bahnlinie Rosenheim – Neumarkt St. Veit unter Beseitigung des Bahnüberganges bei Waldkraiburg wird - nach Maßgabe der unter Ziffer A.III. dieser Entscheidung festgelegten Änderungen und Ergänzungen - **festgestellt.**

II. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst nachfolgende Unterlagen, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheids bilden.

Die Unterlagen sind nur insoweit verbindlich, als sie nicht im Widerspruch zu den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses stehen.

Hinweis: Die in der nachfolgenden Tabelle kursiv dargestellten Unterlagen wurden lediglich nachrichtlich mitaufgenommen. Sie enthalten jedoch keine von der Genehmigungswirkung der Planfeststellung erfassten Maßnahmen oder Regelungen, sondern lediglich Prognosen hinsichtlich potentieller Auswirkungen des Vorhabens o.Ä.

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1.1_T1	-	<i>Erläuterungen zur Notwendigkeit der 1. Tektur</i>	-
1.1_T2	-	<i>Erläuterungen zur Notwendigkeit der 2. Tektur</i>	-
1.3_T1	-	Erläuterungsbericht – 1. TEKTUR	-
2	-	Übersichtskarte	1 : 50 000
3	-	Übersichtslageplan	1 : 5 000
5.1.2_T2	-	Lageplan – 2. TEKTUR	1 : 1 000
5.1.2_T2	-	Lageplan Sparten – 2. TEKTUR	1 : 1 000
6.1	-	Höhenplan St 2091	1 : 1 000 / 100
6.2	-	Höhenplan St 2352	1 : 1 000 / 100
6.3	-	Höhenplan Rampe und Kr Mü 20	1 : 1 000 / 100
7	-	Lageplan zu Immissionen	1 : 2 000
9.0	-	Titelblatt Landschaftspflegerische Maßnahmen	-
9.2_T1	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
	0	Legende	-
	1	LBP-Blatt 1	1 : 2 500
	2_T1	LBP-Blatt 2 – 1. TEKTUR	1 : 1 000
9.3_T1	-	Maßnahmenblätter - 1. TEKTUR	-
9.4_T1	-	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation – 1. TEKTUR	-
10.1.2_T2	-	Grunderwerbsplan – 2. TEKTUR	1 : 1 000
10.2	-	Grunderwerbsplan LBP	1 : 1 000
10.3_T2	-	Grunderwerbsverzeichnis – 2. TEKTUR	-

11_T2	-	Regelungsverzeichnis – 2. TEKTUR	-
12	-	Widmungsplan	1 : 5 000
14	-	Straßenquerschnitt	1 : 50
15	-	Bauwerkskizze	1 : 100
17.1	-	<i>Schalltechnische Untersuchungen</i>	-
17.2	-	<i>Luftschadstoffe Untersuchungen</i>	-
18	-	Wassertechnische Untersuchungen	-
19.1.0_T1	-	Landschaftspflegerischer Begleitplan –Textteil – 1. TEKTUR	-
		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	
19.1.1	0	Legende	-
19.1.2	1	Plan	1 : 2 500
19.1.3	-	Artenschutzbeitrag	-
19.2	-	<i>FFH-Verträglichkeitsabschätzung</i>	-
19.3	-	<i>UVP-Vorprüfung</i>	-
21	-	<i>Verkehrsuntersuchung</i>	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim unter dem Datum des 12.01.2018 aufgestellt und mit dem Datum des 15.10.2018 (1. Tektur) sowie des 30.04.2019 (2. Tektur) tektiert. In den Planunterlagen sind die im Rahmen der 1. Tektur erfolgten Änderungen durch Streichung und Einfügung in roter Farbe, die Änderungen der 2. Tektur in blauer Farbe dargestellt.

III. Nebenbestimmungen (sowie Hinweise und Empfehlungen) / verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers / mitenthaltene Gestattungsentscheidungen

(gegliedert nach Themenbereichen / Fach-Zuständigkeiten)

Anmerkungen:

Nebenbestimmungen

Nebenbestimmungen sind durch den Planfeststellungsbeschluss auf Basis zwingenden Rechts bzw. als Ergebnis der planerischen Abwägungsentscheidung begründete verbindliche Verpflichtungen des Vorhabenträgers.

Zusagen des Vorhabenträgers

Die vom Vorhabenträger im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens getätigten Zusagen sind rechtlich verbindlich und von dem Vorhabenträger bei Realisierung des planfestgestellten Vorhabens zwingend einzuhalten.

Die nachfolgende Auflistung dient lediglich nachrichtlichen Zwecken, vermittelt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zusagen, die nicht im Rahmen dieses Bescheids aufgeführt werden, besitzen selbstverständlich Gültigkeit.

In Abgrenzung zu den seitens der Planfeststellungsbehörde auf Basis zwingenden Rechts bzw. als Ergebnis der planerischen Abwägung ausgesprochenen Nebenbestimmungen werden sie nachfolgend mit der Einleitung „*Der Vorhabenträger hat (...) verbindlich zugesichert ...*“ sprachlich gekennzeichnet.

Hinweise / Empfehlungen

Anders als die – rechtlich verbindlichen – Nebenbestimmungen und Zusagen sind die Hinweise und Empfehlungen rechtlich nicht verbindlich bzw. weisen lediglich auf eine bereits bestehende Rechtslage hin, ohne aus sich selbst heraus neue Pflichten zu begründen.

Sie werden nachfolgend mit der Einleitung „*Es wird darauf hingewiesen ...*“ bzw. „*Es wird empfohlen ...*“ bzw. „Hinweis: ...“ sprachlich gekennzeichnet.

formelle Konzentrationswirkung der Planfeststellung /
eingeschlossene Entscheidungen

Die Planfeststellung ersetzt diverse, sonst für einzelne Maßnahmen des Vorhabens erforderlich werdende behördliche Entscheidungen (sog. formelle Konzentrationswirkung der Planfeststellung, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Sie müssen nicht gesondert ausgesprochen oder beantragt werden.

Welche Entscheidungen vorliegend durch die Planfeststellung ersetzt bzw. in dieser enthalten sind, wird nachfolgend bei dem jeweils betroffenen Themengebiet – nach Auflistung der ergangenen Nebenbestimmungen und Zusagen - deklaratorisch aufgeführt (z.B. *waldrechtliche Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG im Rahmen des Themenbereichs Schutz des Waldes*).

Die Auflistung stellt lediglich einen Service der Planfeststellungsbehörde dar, vermittelt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Entscheidungen können auch von der formellen Konzentrationswirkung erfasst sein, wenn sie nachfolgend nicht aufgeführt sind.

Die im Rahmen dieser Entscheidung getroffenen Nebenbestimmungen sowie die vorliegend dargestellten Zusagen, Hinweise etc. sind nachfolgend fortlaufend durchnummeriert, von Nr. (1) bis Nr. (134).

1. Unterrichtungspflichten

Beginn und Ende der – jeweils für die nachfolgend Genannten relevanten – Arbeiten sind folgenden Beteiligten möglichst frühzeitig, jedenfalls aber rechtzeitig nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen anzuzeigen:

Folgenden unteren Staatsbehörden beim Landratsamt Mühldorf a. Inn:

- (1) untere Naturschutzbehörde (nach Maßgabe der unter **Ziffer 2.3 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)
- (2) untere Wasserrechtsbehörde (mindestens 1 Woche vor Baubeginn)
- (3) untere Bodenschutzbehörde (mindestens 1 Woche vor Baubeginn)

des Weiteren:

- (4) dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim

bei Arbeiten im Bereich öffentlicher Straßen, die nicht in der Straßenbaulast des Freistaates Bayern liegen,

- (5) dem jeweiligen Straßenbaulastträger, etwa
 - dem Landkreis Mühldorf am Inn
 - der Stadt Waldkraiburg

bei Arbeiten im Bereich bzw. an Schienenwegen oder sonstigen Anlagen der Deutschen Bahn AG:

- (1) die in der Stellungnahme der DB AG DB Immobilien vom 18.06.2018 genannten jeweiligen Stellen / Ansprechpartner (nach Maßgabe der unter **Ziffer A.III.3.1.2 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)

im Bereich von Leitungen / sonstigen Anlagen der Wasser- oder Energieversorgung, der Abwasserentsorgung oder der Telekommunikation ferner die jeweils zuständigen Betreiber, etwa ...

- (2) die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG (nach Maßgabe der unter Ziffer **A.III.3.2.1 sowie Ziffer A.III.3.2.2 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)
- (3) der Bayernwerk Netz GmbH (nach Maßgabe der unter **Ziffer A.III.3.2.1 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)
- (4) die Stadtwerke Waldkraiburg GmbH (nach Maßgabe der unter **Ziffer A.III.3.2.1 sowie Ziffer A.III.3.2.3 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)
- (5) die Vodafone Kabel Deutschland GmbH (nach Maßgabe der unter **Ziffer A.III.3.2.1 sowie Ziffer A.III.3.2.4 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)
- (6) die Deutsche Telekom Technik GmbH (als Vertreterin der Telekom Deutschland GmbH) frühzeitig vor Beginn der Arbeiten, mindestens jedoch 6 Monate vor Baubeginn sowie nach Maßgabe der unter **Ziffer A.III.3.2.1 sowie Ziffer A.III.3.2.5 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen)

bei emissionsstarken Arbeiten im Bereich bebauter Gebiete zudem:

- (7) die Betroffenen, insbesondere die Anwohner frühzeitig über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb.

im Zuge von Maßnahmen auf bzw. mit Auswirkungen auf die Zugänglichkeit von privaten Grundstücken, insbesondere land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen:

- (8) die betroffenen Grundstückseigentümer, sonstige dingliche Berechtigte oder Bewirtschafter nach Maßgabe der unter **Ziffer A.III.4.1.3 dieser Entscheidung** aufgeführten Bestimmungen

In den nachfolgenden Ziffern festgesetzte spezielle Unterrichts-, Anzeige-, Abstimmungs- bzw. sonstige Informationspflichten bleiben hiervon unberührt.

- (9) Alle unter dieser Ziffer genannten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Personen / Unternehmen einzuhalten.

2. Umweltschutz

2.1 Grundwasserschutz / Bodenschutz (präventiv / Rekultivierung) / Umgang mit kontaminiertem Material / Abfälle

*Ohne Nebenbestimmungen zu den wasserrechtlichen Erlaubnissen für Versickerungen Niederschlagswasser, siehe hierzu **Ziffer B.III dieser Entscheidung***

2.1.1 Umgang mit kontaminierten Material / gefährlichen Baustoffen / Abfall

(10) ¹ Treten im Zuge von Aushubarbeiten Verfüllungen mit Hinweisen auf eine Gefährdung des Grundwassers auf, sind diese Aushubmaßnahmen durch ein fachlich geeignetes Ing. Büro oder einen Gutachter zu überwachen. ² Das Landratsamt Mühldorf a. Inn sowie das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim sind zu benachrichtigen. ³ Eine Gefährdungsabschätzung für die jeweiligen Wirkungspfade ist in diesem Fall durchzuführen.

(11) Anfallendes Abbruch- bzw. Aushubmaterial ist zu separieren und ordnungsgemäß nach Rücksprache mit dem Landkreis Mühldorf a. Inn und gegen Nachweis zu entsorgen oder zu verwerten.

(12) ¹ Material der Zuordnung Z 2 ist niederschlagswasserdicht abzudecken. ² Die Abdeckung muss witterungs- und UV-beständig sein und ist regelmäßig auf Schadstellen zu überprüfen und falls vorhanden, sofort zu reparieren.

³ Bei Lagerung auf unbefestigter Fläche ist zuvor eine leicht bindige Bodenschicht von ca. 20 cm aufzubringen, die nach Abtransport des Materials wieder abgezogen und ebenfalls mit dem Material entsorgt / verwertet wird.

⁴ Entsorgungsnachweise sind auf Verlangen vorzulegen.

(13) ¹ Material \geq Z 2 ist bis zum Abtransport (fachgerechte Entsorgung) auf befestigtem Untergrund zwischen zu lagern. ² Das anfallende Niederschlagswasser ist kontrolliert zu sammeln und fachgerecht zu entsorgen. ³ Die Haufwerke sind zusätzlich regenwasserdicht mit witterungs- und UV-beständiger Plane abzudecken, um das anfallende Sickerwasser so gering

wie möglich zu halten und Windverwehungen zu vermeiden. ⁴Die Abdeckung ist regelmäßig auf Schadstellen zu überprüfen und falls vorhanden, sofort zu reparieren.

⁵ Nach Abtransport des Materials ist die Lagerfläche ohne bleibende Verunreinigungen aufzulassen.

⁶Entsorgungsnachweise sind zu führen und auf Verlangen vorzulegen.

- (14) Der ursprüngliche Zustand der Bereitstellungsflächen ist wiederherzustellen. Es ist zu dokumentieren, dass es zu keiner Durchmischung des Oberbodens mit dem zwischengelagerten Material gekommen ist.
- (15) Die soeben unter den Ziffern (12) bis (14) angeordneten Maßnahmen sind zu dokumentieren, in einem Bericht zusammenzufassen und auf Verlangen vorzulegen.
- (16) Hinweis: Im Falle einer nicht fachgerechten Zwischenlagerung kann die zuständige Behörde – über die bereits im Rahmen der Planfeststellung getroffenen Nebenbestimmungen hinaus – weitere Anordnungen zum Boden- bzw. Gewässerschutz treffen.
- (17) Die Vorgaben des Kreislaufwirtschaftsgesetzes einschließlich der begleitenden Regelwerke sind zu beachten.

2.1.2 Niederschlagswasserbeseitigung mittels Versickerungen

*Hinsichtlich der Niederschlagswasserbeseitigung mittels Versickerungen gelten die im Rahmen der beschränkten wasserrechtlichen Erlaubnis unter **Ziffer B.III dieser Entscheidung** erlassenen Nebenbestimmungen.*

2.1.3 Rekultivierung

- (18) Nach Abschluss der Arbeiten sind die lediglich temporär in Anspruch genommenen Flächen – soweit in den Planunterlagen oder sonstigen Nebenbestimmungen dieser Entscheidung anderweitige landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen sind – unter Wiederherstellung der ursprünglichen Bodenfruchtbarkeit in ihren ursprünglichen Zustand zurückzusetzen.

2.2 Immissionsschutz

2.2.1 Baubedingte Auswirkungen

(1) Baulärm

- (19) Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind einzuhalten.
- (20) Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
- (21) Die Anforderungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) sind einzuhalten.
- (22) Für die Baustelleneinrichtungs- und die Bereitstellungsflächen einschließlich der Baustraßen gelten die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.
- (23) Sofern nicht ohnehin nach oben genannten Bestimmungen untersagt bzw. zeitlich eingeschränkt, sind Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an

Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

- (24) ¹ Bei der Vergabe sind die Richtlinien über die Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (Umweltrichtlinien Öffentliches Auftragswesen - öAUmWR) in der Fassung der Bekanntmachung der Bayerischen Staatsregierung vom 28. April 2009, Az.: B II 2-5152-15, zu beachten. ² Dies gilt insbesondere im Hinblick auf lärmarme Baumaschinen.
- (25) Die Betroffenen, insbesondere die Anwohner sind frühzeitig über die Baumaßnahmen, die Bauverfahren, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen aus dem Baubetrieb zu informieren.
- (26) ¹ Die Koordination des Bauablaufes ist im Rahmen des betrieblich Notwendigen auf die Belange des Lärmschutzes abzustimmen. ² So sind beispielsweise lärmintensive Arbeiten gebündelt und an weniger sensiblen Tagen (Werktagen) im Tagzeitraum durchgeführt werden. ³ Weiter sind zusätzliche baubetriebliche Maßnahmen zur Minderung und Begrenzung der Belästigungen im Einzelfall (Pausen, Ruhezeiten, Betriebsweise usw.) ergriffen werden.
- (27) ¹ Die Betriebszeiten der (lautstarken) Baumaschinen ist im Rahmen des betrieblich Notwendigen auf ein Mindestmaß zu reduzieren. ² Leerfahrten sind zu vermeiden. ³ Baufahrzeuge sowie Baumaschinen sind in Bedienungspausen abzuschalten.
- (28) ¹ Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 10.10.2018 zugesagt, einen Immissionsschutzbeauftragten einzusetzen, der im Rahmen einer regelmäßigen Überwachung ggf. notwendige Minderungsmaßnahmen zum Schutz der Nachbarschaft veranlasst. ² Dieser hat auch als Ansprechpartner für die betroffene Bevölkerung vor Ort zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen.

(2) Erschütterungen

- (29) 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) sind zu beachten.

(3) Luftverunreinigungen

- (30) Die während der Bauphase entstehenden relevanten Schadstoffemissionen an Staub (Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material) und Stickstoffdioxid (Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge) sind zum Schutze der Anwohner soweit möglich zu minimieren.

- (31) ¹ Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z. B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung / Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit möglich zu reduzieren. ² Hierbei ist das Merkblatt zur Staubbminderung bei Baustellen zu beachten.

- (32) ¹ Es wird empfohlen, ...

... bevorzugt:

- die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen

... zumindest jedoch: solche emissionsarmen Baumaschinen einzusetzen

- die die Anforderungen der Stufe III A bei Selbstzündung $19 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$ bzw. der Stufe III B bei Selbstzündung $37 \text{ kW} \leq P < 560 \text{ kW}$ der Richtlinie 97/68/EG erfüllen
- oder: mit einem Partikelminderungssystem (PMS) nachgerüstet wurden,
 - das die 2. Stufe der UNECE-Regelung Nr. 132 erfüllt,

- oder hinsichtlich dem die Nachrüstung bis zum 01.01.2017 nach TRGS 554, VERT, Förderkreis Abgasnachbehandlungstechnologien für Dieselmotoren (FAD) zertifiziert oder nach Anlage XXVII der Straßenverkehrs- Zulassungs- Ordnung (StVZO) genehmigt wurde

einzusetzen.

² Es wird empfohlen, dies bereits bei der Vergabe zu berücksichtigen.

(33) Es wird empfohlen, die von der Bund-/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) ausgearbeiteten und von der Umweltministerkonferenz in der 83. Sitzung vom 24.10.2014 beschlossenen Empfehlungen zum Einsatz emissionsarmer Baumaschinen bei öffentlichen Ausschreibungen, im verwaltungsinternen Einsatz und in Gebieten mit hohen Feinstaubbelastungen anzuwenden.

(34) Es wird empfohlen, Lkws zu verwenden, die ...

... bevorzugt:

- die neuste Abgasnorm Euro VI

... zumindest jedoch:

- 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)

erfüllen.

2.2.2 Anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen

(1) Verkehrslärmschutz

(35) Der Vorhabenträger hat – wie in **Unterlage 1, Seite 40** verbindlich zugesagt - einen der Schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegten lärm-mindernden Fahrbelag nach ARS 14/91 zu verwenden.

2.3 Natur-, Landschafts- und Artenschutz

2.3.1 Unterrichtungspflichten

- (36) Beginn und Abschluss der Arbeiten sind dem Landratsamt Mühldorf, untere Naturschutzbehörde, rechtzeitig mitzuteilen.

2.3.2 Umweltbaubegleitung

- (37) Für das gesamte Vorhaben ist eine Umweltbaubegleitung (fachlich qualifizierte ökologische Baubegleitung) zu bestellen.

- (38) ¹ Aufgabe der Umweltbaubegleitung ist es, zu gewährleisten, dass bei der Bauvorbereitung und -durchführung sowie bei der Umsetzung der Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen alle planfestgestellten Vorgaben sowie die Anforderungen des Naturschutzes beachtet werden.

² Dazu gehört insbesondere:

- die Einhaltung der festgesetzten Vermeidungs-, Schutz- und Minimierungsmaßnahmen
 - die ordnungsgemäße Umsetzung und Wirksamkeit der festgesetzten Wiederherstellungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie
 - das Ergreifen der erforderlichen Maßnahmen bei unvorhergesehenen Entwicklungen, insbesondere artenschutzrechtlichen Konflikten.
- (39) Die für die Umweltbaubegleitung verantwortliche Person ist dem Landratsamt Mühldorf - untere Naturschutzbehörde, vor Baubeginn zu benennen.

- (40) Die Umweltbaubegleitung hat die Arbeiten zu dokumentieren und nach Abschluss der Arbeiten beim Landratsamt Mühldorf – untere Naturschutzbehörde einen bewertenden Abschlussbericht einzureichen.
- (41) Nach Abschluss aller Bau- und Renaturierungsarbeiten hat eine gemeinsame Schlussabnahme mit der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf zu erfolgen.

2.3.3 Besonderer / strenger Artenschutz

(1) Fledermäuse

- (42) ¹ Um eine frühzeitige Wirksamkeit der geplanten Überflughilfe (sog. „Hop-Over“-Maßnahme) für Fledermäuse (Maßnahme 6.2 V) zu erreichen, sind beidseitig der Trasse jeweils mindestens zwei großkronige Laubbäume in entsprechender Pflanzqualität mit einer Höhe von

- *soweit erhältlich*: > 8-10 Metern
- *soweit in dieser Höhe nicht erhältlich*: in der maximal beschaffbaren Höhe, mindestens jedoch in einer Höhe von 6 Meter

und im unmittelbaren Anschluss an die Fahrbahn zu pflanzen (ggf. passive Schutzeinrichtungen notwendig).

² Die soeben in Satz 1 beschriebenen Verpflichtung entfällt, soweit diese Funktion durch bereits bestehende, im Rahmen der Ausführung des Vorhabens erhaltbare Bäume in gleicher Weise erfüllt werden kann. ³ Hierzu ist das Einverständnis der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf einzuholen.

- (43) Vorzugsweise sind bestehende Bäume am Trassenrand zu erhalten.
- (44) Der Überflughilfe ist an bestehende Leitstrukturen anzubinden.

(45) ¹ Im Jahr nach der Verkehrsfreigabe ist eine Funktionskontrolle durch einen Fledermausexperten an mind. drei Terminen durchzuführen.

² Die Ergebnisse sowie ggf. notwendige Verbesserungsmaßnahmen (z.B. zusätzliche Gehölzpflanzungen) sind der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern (Sachgebiet 51) vorzulegen.

(2) Haselmaus

(46) **Mitenthaltene Entscheidung** (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 BayVwVfG)

Naturschutzrecht:

**Ausnahme vom Tötungs- und Verletzungsverbot
des § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG**

(§ 45 Abs. 7 BNatSchG)

für die Durchführung baubedingter winterlicher Rodungen und Baufeldfreimachungen

2.3.4 Landschaftsschutzgebiet „Mühdorfer Hart“

(47) **Mitenthaltene Entscheidung** (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 BayVwVfG)

Naturschutzrecht:

Befreiung vom Verbot des § 2

**Verordnung des Landkreises Mühdorf a. Inn zum Schutz des Gebietes des
Mühdorfer Hart“ als Landschaftsschutzgebiet vom 31. Oktober 1979**

(§ 67 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 5 Nr. 1 LSG-VO)

für die Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des o.g. Landschaftsschutzgebietes

2.3.5 Eingriffe in Natur und Landschaft (Allgemeine Folgenbewältigung)

(1) Allgemeines

- (48) Die Ausführungsplanung und Umsetzung der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist formlos mit der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf a. Inn abzustimmen.

(2) Kompensationsmaßnahmen (Ausgleich / Ersatz)

(a) Allgemeines

- (49) Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Gestaltungs- und Ersatzmaßnahmen sind spätestens in der auf die Inbetriebnahme folgenden Pflanzperiode herzustellen.
- (50) Die Ausführungsplanung und Umsetzung der Maßnahmen ist formlos mit dem Landratsamt Mühldorf a. Inn, untere Naturschutzbehörde – abzustimmen.
- (51) Unverzüglich nach Abschluss der Arbeiten sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der Flächen erforderlichen Angaben in aufbereiteter und weiterbearbeitbarer Form für das Ökoflächenkataster zu übermitteln.
- (52) Für Gehölzpflanzungen ist autochthone Pflanzware des Vorkommensgebiets „6.1 Alpenvorland“ und für Ansaaten autochthones Saatgut des Ursprungsgebiets 16 „Unterbayerische Hügel- und Plattenregion“ zu verwenden.

(53) ¹ Sämtliche Pflanzungen und Ansaaten sind mit autochthonen Saat- und Pflanzgut durchzuführen.

² Die Herkunft des Pflanz- und Saatgutes ist dem Landratsamt Mühldorf, untere Naturschutzbehörde, nachzuweisen.

(54) ¹ Auf den Ausgleichsflächen und auf den Flächen im Straßenbereich ist darauf zu achten, dass sich keine Neophyten ansiedeln.

² Eine regelmäßige Kontrolle und gegebenenfalls nötige Bekämpfung der Neophyten im Frühsommer (vor der Blüte) ist durchzuführen.

³ Während der Bauphase und während der durchzuführenden Pflegemaßnahmen ist sicherzustellen, dass durch die Baumaschinen und Mähgeräte, z.B. über Reifenverschmutzungen, kein Eintrag von Neophyten stattfindet.

(b) Ersatzmaßnahme 8 E

(55) Die Maßnahmen 8 E zur Neubegründung von Laubwald ist in enger Abstimmung zwischen dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten in Töging a. Inn sowie dem Landratsamt Mühldorf a. Inn, untere Naturschutzbehörde umzusetzen.

(56) ¹ Die im Rahmen der Ersatzmaßnahme 8 E aufzuforstenden Waldflächen haben vorrangig Biotop- und Artenschutzfunktion. ² Ziel ist die möglichst natürliche Entwicklung arten- und strukturreicher, naturnaher Bestände. Durch Ausfall entstehendes Totholz soll im Bestand verbleiben.

2.4 Schutz des Waldes und seiner Funktionen

2.4.1 Dauerhafte unmittelbare Inanspruchnahmen von Waldbeständen

(57) **Mitenthaltene Entscheidung** (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 BayVwVfG)

Waldrecht:

Rodungserlaubnis

(Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG)

für die dauerhafte Beseitigung von Wald / bzw. diesem gleichgestellten Flächen i.S.v.
Art. 2 BayWaldG;

*(Lage und Umfang bestimmt sich nach den, unter Ziffer A.II dieser Entscheidung
aufgeführten Planunterlagen)*

2.4.2 Vorübergehende unmittelbare Inanspruchnahmen von Waldbeständen

(58) Hinweis: betreffend Wiederaufforstungspflicht gem. Art. 15 Abs. 1 Satz 1
BayWaldG / Kostentragung

¹ Soweit der Freistaat Bayern (Vorhabenträger) nicht ohnehin selbst Waldbesitzer und damit Adressat der Wiederaufforstungspflicht ist, ist dieser als Vorhabenträger – anders als in den Planunterlagen in Unterlage 19.1.1 unter Ziffer 7 dargestellt – im Verhältnis zum Waldbesitzer zur Tragung der Kosten verpflichtet.

² Das Nähere ist – so es zu keiner Einigung zwischen betroffenen Waldbesitzer und Vorhabenträger kommt - außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen eines gesonderten Verfahrens zu behandeln.

2.4.3 Ersatzaufforstungen (Maßnahme 8 E)

(59) infolge straßenrechtlicher Planfeststellung vorliegend **entbehrliche Entscheidung:**

Waldrecht:

Erstaufforstungserlaubnis

(§ 16 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG)

für die im Rahmen der Maßnahme 8 E geplanten Ersatzaufforstungen

2.5 Denkmalschutz - Schutz von Bodendenkmälern

(60) Hinweis:

Sollten wider Erwarten während der Durchführung des Vorhabens Bodendenkmäler zu Tage treten, sind die – bereits kraft Gesetzes bestehenden - Verpflichtungen des Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 DSchG zu beachten:

Art. 8 Abs. 1 DSchG:

Wer Bodendenkmäler auffindet, ist verpflichtet, dies unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

Zur Anzeige verpflichtet sind auch der Eigentümer und der Besitzer des Grundstücks sowie der Unternehmer und der Leiter der Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben. Die Anzeige eines der Verpflichteten befreit die übrigen.

Nimmt der Finder an den Arbeiten, die zu dem Fund geführt haben, aufgrund eines Arbeitsverhältnisses teil, so wird er durch Anzeige an den Unternehmer oder den Leiter der Arbeiten befreit.

Art. 8 Abs. 2 DSchG:

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.

3. Schutz von Infrastruktureinrichtungen

3.1 Verkehr

3.1.1 Straßenverkehr

(1) Umleitungen / Baustellenverkehr

(61) Die Verkehrsführung während der Bauausführung (Umleitungsplanung) ist in Abstimmung mit den Rettungsdiensten, Schulbus-Betreibern, den Straßenverkehrsbehörden, der Polizei und den betroffenen Städten, Märkten und Gemeinden festzulegen.

(62) Sofern in der Straßenbaulast Dritter stehende öffentliche Straßen während der Bauarbeiten als Umleitungsstrecken oder für den Baustellenverkehr genutzt werden sollen, hat der Vorhabenträger – in Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger – vor Beginn der Arbeiten den Fahrbahnzustand mittels Beweissicherung zu dokumentieren.

(2) Kreisstraße MÜ 20 („Bahnhofstraße“)

(Straßenbaulastträger: Landkreis Mühldorf a. Inn)

(a) Ausgestaltung Verlängerung MÜ 20

(63) Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 10.10.2018 verbindlich zugesagt, wie seitens des Landkreises Mühldorf a. Inn in seiner Stellungnahme vom 11.05.2018 gefordert, bei der Erweiterung der jetzigen MÜ 20 im Anschlussbereich bzw. Kurvenbereich die Schleppradien nach den gültigen Richtlinien einzuhalten.

(b) Kosten der Kreuzungsänderung (Art. 32 Abs. 4 BayStrWG)

(64) **Entscheidung gem. Art. 31 Abs. 2 Satz 2 Hs. 1 BayStrWG:**

¹ **Der Träger der Straßenbaulast für die MÜ 20 (derzeit: Landkreis Mühldorf a. Inn) ist nicht verpflichtet, die Kosten für den Kreuzungsumbau i.S.v. Art 32 Abs. 4 BayStrWG, bestehend aus den Kosten für den Bau des Kreisverkehrs (Regelungsverzeichnis Lfd. Nr. 1.09) sowie die - infolge Kreuzungsverlegung erforderlich werdenden Verlängerung der MÜ 20 in Richtung Süden (Regelungsverzeichnis Lfd. Nr. 1.07) zu tragen (Art. 32 Abs. 4 Satz 2 BayStrWG).**

² **Den eigentlich auf ihn entfallenen Anteil trägt vielmehr der Freistaat Bayern als Straßenbaulastträger der St 2091.**

(3) Teplitzer Straße

(Straßenbaulastträger: Stadt Waldkraiburg)

(a) Kosten Umbau Knotenpunkt St 2091 / Teplitzer Straße

(aa) Kostentragung / -verteilung nach EKrG

(65) Hinweis: ¹ Die Frage, wie weit der Umbau des Knotenpunktes St 2091 / Teplitzer Straße bedingt ist durch die Höhenfreimachung der Kreuzung St 2091 / Bahnstrecke Rosenheim – Pilsting, Strecke 5700 bei Bahn-km 52,525 und damit der Kostentragung / Kostenverteilung nach EKrG unterliegt, wird nicht im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung entschieden, sondern ...

- primär:

einvernehmlich durch die Kreuzungsbeteiligten im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung (§ 5 EKrG),

- hilfsweise:
im Rahmen eines Kreuzungsrechtsverfahrens (§ 7 EKrG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

(bb) Kostentragung / -verteilung nach Straßenrecht

- (66) Hinweis:¹ Soweit der Umbau des Knotenpunktes St 2091 / Teplitzer Straße in einen Kreisverkehr nicht durch die Höhenfreimachung der Kreuzung St 2091 / Bahnstrecke Rosenheim – Pilsting, Strecke 5700 bei Bahn-km 52,525 bedingt sein sollte, sondern vielmehr aufgrund der im Knotenpunkt selbst gründenden verkehrlichen Gesichtspunkte (Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit) vorgenommen wird, richtet sich die Kostentragung / Kostenverteilung nach Art. 32 Abs. 4 i.V.m. Abs. 2 BayStrWG.

² Abzustellen ist diesbezüglich auf die Differenz zwischen den Kosten für den im Rahmen dieses Vorhabens geplanten Umbau in einen Kreisverkehr und den – ggf. fiktiven – Kosten, welche erforderlich wären, um den Knotenpunkt lediglich an die nun höhenfreie Kreuzung St 2091 / Bahnlinie unter Wiederherstellung der ursprünglichen Funktionen anzupassen.

- (67) **Entscheidungsvorbehalt** (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG)

Die gem. Art. 31 Abs. 2 Satz 2 Hs. 1 BayStrWG im Rahmen der Planfeststellung zu treffende Entscheidung über die Aufteilung der Kosten nach Straßenrecht wird vorliegend gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten, bis die unter Hinweis Nr. (65) bzw. Hinweis Nr. (83) angesprochene Entscheidung vorliegt, um eine koordinierte Entscheidung mit der im vorliegend im Raum stehenden Entscheidung im Kreuzungsrechtsverfahren sicherzustellen.

Siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer B.IV.3.1.1(2)(a)(cc) der Entscheidungsgründe.

(68) Der Vorhabenträger hat unverzüglich nach Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung oder nach Erlass einer Entscheidung im Kreuzungsrechtsverfahren, in welcher der räumliche Umgriff der Kreuzungsmaßnahme sowie die Kostenverteilung nach EKrG geregelt wird, diese inklusive deren Begründung (etwaige Fiktiv-Entwürfe, Kostenberechnungen usw.) der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.

(4) Straßenbeleuchtung an Teplitzer Straße / verlängerter MÜ 20

(69) Die technischen Einzelheiten und erforderlichen Maßnahmen der im Zuge der Anpassung / Verlängerung von Teplitzter Straße und MÜ 20 erforderlichen Erweiterungen der Straßenbeleuchtung sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Stadt Waldkraiburg abzustimmen.

3.1.2 Schienenverkehr

(1) Schutz Bahninfrastruktur und –betrieb während der Bauarbeiten / Haftung für Schäden während der Umbaumaßnahmen

(70) Hinweis / Vorbehalt:

¹ Die genauen Modalitäten des Kreuzungsumbaus inklusive detaillierter Regelungen aller technischen und sicherheitsrelevanten Auflagen zum Schutze von Bahninfrastruktur und –betrieb sowie Regelungen über die Haftung für umbaubedingte Schäden sind ...

- primär:

einvernehmlich mittels Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Deutscher Bahn AG (Kreuzungsvereinbarung (§ 5 EKrG) und / oder Baudurchführungsvereinbarung)

- hilfsweise:
im Rahmen eines Kreuzungsrechtsverfahrens (§ 7 EKrG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

festzusetzen.

² Sollte zumindest hinsichtlich technischer und sicherheitsrelevanter Fragestellungen des Umbaus vor Baudurchführung weder eine entsprechende Vereinbarung zwischen den Kreuzungsbeteiligten noch eine sonstige Festsetzung diesbezüglich zustande kommen, gelten die nachfolgend unter *Ziffer A.III.3.1.2(1)* zum Schutze von Bahninfrastruktur und -betrieb aufgeführten Nebenbestimmungen.

³ Darüber hinaus behält sich die Planfeststellungsbehörde eine weiterführende nachträgliche Entscheidung hinsichtlich weiterer technischer und sicherheitsrelevanter Auflagen zum Schutze von Bahninfrastruktur und -betrieb vor.

(a) Allgemeines zur Bauausführung

- (71) Die Standsicherheit und Funktionstüchtigkeit aller betroffenen oder beanspruchten Betriebsanlagen der Eisenbahn ist ständig und ohne Einschränkungen, auch insbesondere während der Baudurchführung, zu gewährleisten.
- (72) Bei allen Arbeiten im Bereich von Anlagen der Eisenbahnen des Bundes (EdB) ist das bautechnische Regelwerk der DB Netz AG in Verbindung mit der „Eisenbahnspezifischen Liste Technischer Baubestimmungen“ (ELTB) der Deutschen Bahn AG zu beachten.
- (73) ¹ Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- / Hubgeräten (z. B. (Mobil-)Kran, Bagger etc.) ist das Überschwenken der Bahnfläche und sonstiger Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Lasten oder herunterhängenden Haken grundsätzlich verboten. ² Die Einhaltung dieser Auflagen ist durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung (mit TÜV-Abnahme) sicher zu stellen.

³ Ein ausnahmsweises Überschwenken von Betriebsanlagen der DB im Rahmen eines Kraneinsatzes ist nur nach vorheriger Zustimmung der DB Netz AG zulässig. ⁴ Hierfür hat der Vorhabenträger mit der DB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens vier bis acht Wochen vor Kranaufstellung bei der DB Netz AG zu beantragen ist.

(74) ¹ Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. ² Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten. ³ Einer Versickerung in Gleisnähe ist nicht zulässig.

(75) Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen.

(76) Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

(b) Errichtung des Brückenbauwerks und sonstiger baulicher Anlagen

(77) Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen.

(78) Die Oberfläche der stabilisierten Erdkörper in den Hinterfüllbereichen ist nach Ril 804. 11010 Bild 3 auszubilden.

(c) Rückbau des Bahnübergangs

(79) Beim Rückbau des BÜ ist die Softwareanpassung des Elektronischen Stellwerks (ESTW) zu berücksichtigen.

Hinweis:

Bei Rückfragen hierzu und bei Rückfragen zur Leit- und Sicherungstechnik (LST) ist die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zu kontaktieren.

(d) Kabeltrassen und Telekommunikationskabel

(80) Die Darstellungen der „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG incl. Kabellageplan und den darin genannten Anlagen“ vom 20.04.2018 (Zeichen: B 21757 M DB KT) ist zu berücksichtigen.

(81) Vor Beginn der Arbeiten ist eine Kabeleinweisung durchzuführen; soweit seitens der DB Kommunikationstechnik GmbH für erforderlich gehalten, ist Kabelaufsicht notwendig.

(82) Bei Arbeiten an Telekommunikationskabeln (TK-Kabel) ist Change erforderlich.

Hinweis:

Bei Rückfragen hierzu ist die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zu kontaktieren.

(2) Kostentragung / Umfang der Kostenteilungsmasse

(83) Hinweis:

¹ Die vorliegende Planfeststellung bejaht lediglich die Verpflichtung der Deutschen Bahn AG, die geplanten Umbaumaßnahmen im unmittelbaren Kreuzungsbereich, nach Maßgabe der in den Planunterlagen vorgesehenen

bzw. unter **Ziffer A.III.3.1.2(1) dieser Entscheidung** mittels Nebenbestimmung angeordneten Maßnahmen und Vorkehrungen zum Schutze der betroffenen Bahninfrastruktur und -abläufe zu dulden.

² Hinsichtlich des genauen räumlichen Umgriffs der Kreuzungsmaßnahme und der daran anknüpfenden Frage der Kostentragung / Kostenverteilung trifft die vorliegende Planfeststellung hingegen keine verbindliche Festsetzung.

³ Vielmehr ist die Entscheidung hierüber außerhalb der straßenrechtlichen Planfeststellung ...

- primär:

einvernehmlich durch die Kreuzungsbeteiligten im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung (§ 5 EKrG),

- hilfsweise:

im Rahmen eines Kreuzungsrechtsverfahrens (§ 7 EKrG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

herbeizuführen.

⁴ Hinsichtlich der Kosten für die Errichtung des Kreisverkehrs am Knotenpunkt St 2091 / Teplitzer Straße wird auf die Ausführungen unter **Ziffer A.III.3.1.1(3)(a) dieser Entscheidung** verwiesen.

3.2 Ver- und Entsorgung (Leitungen und sonstige Einrichtungen)

(84) ¹ Hinsichtlich der im Rahmen des Vorhabens erforderlich werdenden Anpassungen an bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen und sonstigen Einrichtungen gelten die nachfolgend unter dieser Ziffer aufgeführten Bestimmungen.

² Darüber hinausgehende Regelungen, etwa hinsichtlich ...

- der technischen Einzelheiten der erforderlichen Anpassungen
- der Frage der Kostentragung
- Art und Höhe einer etwaigen Entschädigung (inklusive der Berechnungsgrundsätze)

sind – soweit sie nicht ohnehin schon durch Vereinbarung zwischen den Beteiligten oder auf sonstige Weise bindend geregelt wurden – bei gleichbleibenden Sachverhalt jenseits des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und jeweiligem Leitungsträger vor Bauausführung zu treffen.

3.2.1 Allgemeine Bestimmungen zum Schutze von Ver- und Entsorgungsleitungen

(85) Der Vorhabenträger hat – in Abstimmung mit dem jeweiligen Leitungsträger – sicherzustellen, dass der grundsätzliche Bestand und Betrieb der betroffenen Leitungs- sowie sonstiger Ver- und Entsorgungsanlagen durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird.

(1) Abstimmung

(86) Der jeweilige Leitungsträger ist – vorbehaltlich spezieller Bestimmungen im Rahmen dieser Entscheidung – rechtzeitig vor Beginn der einzelnen Maßnahmen im Leitungsbereich zu unterrichten.

(87) In Zusammenhang mit der Abstimmung nach Nr. (85) sind insbesondere die aktuellen Spartenpläne beim zuständigen Leistungsträger einzuholen.

(88) Die jeweils einschlägigen technischen Regelwerke der Leitungsträger sind im Rahmen der Abstimmung zu berücksichtigen.

**(2) Anpassungen / Verlegungen von Leitungen
(inklusive rechtlicher Absicherung der verlegten Leitungen)**

(89) Die genauen Modalitäten der Anpassung / Verlegung im Detail (insbesondere die exakte neue Lage im Detail / der Zeitpunkt der Verlegung / sonstige Sicherheitsvorkehrungen während der Anpassung / Verlegung) sind rechtzeitig vorab mit dem jeweiligen Leitungsträger abzustimmen.

(90) Soweit infolge des Vorhabens angepasste bzw. verlegte Leitungen im Straßengrund nicht bereits von bestehenden rechtlichen Absicherung (z.B. *schuldrechtlichen Gestattungsverträgen / dinglichen Nutzungsrechten*) erfasst sind, hat der Vorhabenträger zu Gunsten des jeweiligen Leitungsträger - auf dessen Verlangen hin - eine entsprechende rechtliche Absicherung zu begründen (z.B. *durch Abschluss eines entsprechenden Gestattungsvertrages oder Eintragung eines entsprechenden dinglichen Rechtes*).

(91) ¹ Sollten Leitungen im Zuge der Anpassungen verlegt werden müssen, sind hierbei die Rechte Dritter (insbesondere Eigentum / sonstige dingliche Rechte) an den hiervon betroffenen Grundstücken zu berücksichtigen.

² Verlegungen ohne hierzu bereits bestehende rechtliche Befugnis dürfen nur mit Zustimmung des jeweiligen Berechtigten durchgeführt werden.

(92) Hinweis: Scheitern sämtliche Verlegungsoptionen an der Zustimmung des Leitungsträgers (*siehe Nr. (90)*) und / oder eines Berechtigten nach Nr. (91), bedarf es vorher eines Planänderungsbeschlusses nach Art. 76 Abs. 1 BayVwVfG.

(3) Rechtliche Absicherung Leitungsbestand im Zusammenhang mit straßenrechtlichen Verfügungen

(93) Soweit Vorhabenträger und betroffener Leitungsträger für die nachfolgend unter dieser Ziffer beschriebenen Fälle keine oder lediglich unzureichende Vereinbarungen getroffen haben oder nach Erlass dieses Beschlusses treffen, gelten folgende Bestimmungen:

(a) Leitungsbestand in künftigem, neu gewidmeten Straßengrund

(94) Soweit bestehende Leitungen sich durch die Verlegung der St 2091 oder der St 2352 (*Straßenbaulastträger: Freistaat Bayern = Vorhabenträger*) im Zuge des Vorhabens künftig in als öffentliche Straße gewidmetem Straßengrund befinden, hat der Vorhabenträger mit dem Leitungsträger eine entsprechende Gestattungsvereinbarung zur rechtlichen Absicherung des Leitungsbestandes zu schließen.

(b) Leitungsbestand in künftig eingezogenem (ehemaligen) Straßengrund der derzeitigen St 2091 / St 2352

(95) Soweit sich bestehende, sich derzeit im Straßengrund befindende und mittels schuldrechtlichen Gestattungsvertrages rechtlich abgesicherte Leitungen auf Flächen befinden, welche im Zuge des Vorhabens infolge Einziehung ihre Eigenschaft als öffentliche Straße verlieren (ehemaliger Straßengrund), hat der Vorhabenträger die rechtliche Absicherung des Leitungsbestandes durch Eintragung eines entsprechenden dinglichen Nutzungsrechtes zu Gunsten des betroffenen Leitungseigentümers zu gewährleisten.

(c) Leitungsbestand im Straßengrund der derzeitigen St 2091, soweit diese zu niedrigeren Straßenklassen abgestuft werden soll:

- (96) Hinweis: Befinden sich Leitungen derzeit im Straßengrund der St 2091 oder der St 2352 (*Straßenbaulastträger: Freistaat Bayern = Vorhabenträger*), rechtlich abgesichert durch einen schuldrechtlichen Gestattungsvertrag mit dem Vorhabenträger und geht die öffentliche Straße infolge der im Zuge dieses Vorhabens geplanten Abstufungen (von Staatsstraße auf rangniedere Straßenklasse (z.B. *Kreisstraße (MÜ 20)*) in die Straßenbaulast eines Dritten über, gehen gem. Art. 11 Abs. 4 Satz 1 Var. 3 BayStrWG sämtliche Pflichten des bisherigen Straßenbaulastträgers inklusive bereits kraft Gesetzes auf den neuen Straßenbaulastträger über.

3.2.2 Gasleitungen der Erdgasnetz Waldkraiburg GmbH & Co KG

(Betreiber: Energienetze Bayern GmbH & Co. KG)

(1) Gas-Mitteldruckleitung (*Regelungsverzeichnis (Unterlage 11), lfd. Nr. 4.01b*)

(a) Bereich bei Bau-km 0+415 **(Entwidmung / naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen)**

- (97) Soweit die o.g. Leitung in derzeitigem Straßengrund der St 2091 verläuft, die Fläche jedoch im Zuge des Vorhabens entwidmet (und für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen herangezogen wird), wird in diesem Zusammenhang auf die sich aus Nebenbestimmung Nr. (95) dieses Bescheids ergebende Verpflichtung hingewiesen, eine rechtliche Absicherung des Leitungsbestandes durch Eintragung eines entsprechenden dinglichen Nutzungsrechtes zu Gunsten der Erdgasnetz Waldkraiburg GmbH & Co KG zu begründen.

- (98) Die Umsetzung der in diesem Bereich vorgesehenen naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen sind - zur Sicherstellung eines sicheren Leitungsbetriebes und -bestandes - in Abstimmung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG durchzuführen.

**(b) Bereich zwischen Bau-km 0+415 und Bau-km 0+495
(landschaftspflegerische Gestaltungsmaßnahme 11.3 G)**

(99) ¹ Die Maßnahme 11.3 G ist - zur Sicherstellung eines sicheren Leitungsbetriebes und -bestandes - in Abstimmung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG durchzuführen. ² Hinweis: Bei der Durchführung der o.g. Maßnahme sind etwaige Bestimmungen zum Schutze von Leitungsbetrieb und -bestand aufgrund bereits bestehender dinglicher Rechte des Leitungsträgers zu beachten.

**(c) Bereich zwischen Bau-km 0+410 und Bau-km 0+495
(Geh- und Radweg in Form einer Serpentine, Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 1.23))**

(100) ¹ Die genauen Modalitäten der Verlegung (z.B. genauer Verlauf / Höhenlage / genaue Schutzvorkehrungen) sind nachgelagert zu dieser Planfeststellung zwischen dem Vorhabenträger und der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG abzustimmen und im Rahmen einer Vereinbarung zu regeln. ² Auf die in diesem Zusammenhang zu berücksichtigenden Bestimmungen hinsichtlich der Anpassung / Verlegung von Leitungen unter **Ziffer A.III.3.2.1(2) dieser Entscheidung** sei in diesem Zusammenhang nochmals hingewiesen.

(101) ¹ Der Vorhabenträger hat jedoch - als derzeitiger Eigentümer der bei den soeben genannten Flächen - soweit in seiner Macht stehend sicherzustellen, dass spätestens zum Zeitpunkt, an welchem das Eigentum an den soeben genannten Flächen an den neuen Straßenbaulastträger übergeht, ein entsprechender Gestattungsvertrag zwischen Leitungsträger und Vorhabenträger zum Schutze des Bestandes der angepassten Leitung besteht, dessen Bestimmungen auch gegenüber dem neuen Eigentümer / Straßenbaulastträger gelten (*siehe zu Letzterem den Hinweis Nr. (96)*)

² Hinweis: Hinsichtlich der Frage der rechtlichen Absicherung des – derzeit im Straßenkörper der St 2091 (*Straßenbaulastträger: Freistaat Bayern*) liegenden – Leitungsbestandes in der künftigen MÜ 20 (*Straßenbaulastträger: Landkreis Mühldorf a. Inn*) sei in diesem

Zusammenhang nochmals auf den obig erteilten Hinweis Nr. (96) hingewiesen.

**(d) Bau-km 0+190 sowie Bau-km 0+495
(Anpassungsmaßnahmen)**

(102) ¹ Erforderliche Anpassungsmaßnahmen an o.g. Leitung in den **beiden genannten Bereichen** dürfen nur außerhalb der Heizperiode ausgeführt werden, es sei denn, die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG stimmt einer anderen Handhabung zu. ² Das Anpassungsverlangen inklusive aller erforderlichen Unterlagen / Pläne ist mindestens drei Monate vor der geplanten Ausführung der Anpassungsmaßnahme bei der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG zu stellen, um einen entsprechenden planerischen Vorlauf zu gewährleisten.

(103) Im Bereich bei **Bau-km 0+495**, in welchem die Leitung künftig durch die verlegte Staatsstraße St 2091 gequert wird, wird auf die sich aus Nebenbestimmung Nr. (94) dieser Entscheidung ergebende Verpflichtung des Vorhabenträgers hingewiesen, mit der Leitungsträgerin eine entsprechende Gestattungsvereinbarung zur rechtlichen Absicherung des Leitungsbestandes zu schließen.

(e) Rückbau des bestehenden höhengleichen Bahnübergangs

(104) Hinweis: Im Bereich des derzeitigen Bahnübergangs quert die o.g. Leitung im Straßengrund der derzeitigen St 2091 die Bahnlinie Rosenheim-Pilsting.

(105) Durch den Rückbau des Bahnübergangs darf der grundsätzliche Bestand und Betrieb der o.g. Gas-Mitteldruckleitung nicht beeinträchtigt werden.

(106) ¹ Erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Bauausführung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG abzustimmen. ² Die

technischen Regelwerke der Leitungsträgerin sind hierbei zu berücksichtigen.

- (f) **Bau-km (St 2091) 0+370**
(Anpassungen an Bahnkabeln, Unterlage 11_T2, lfd. Nr. 4.09)

sowie

Anpassungsmaßnahmen an Straßenbeleuchtung

(Unterlage 11_T2, lfd Nr. 4.03)

(107) Durch die o.g. Anpassungsmaßnahmen hinsichtlich Dritt-Leitungen darf der grundsätzliche Bestand und Betrieb der o.g. Gas-Mitteldruckleitung nicht beeinträchtigt werden.

(108) ¹ Erforderliche Sicherungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Bauausführung mit der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG abzustimmen. ² Die technischen Regelwerke der Leitungsträgerin sind hierbei zu berücksichtigen.

- (2) **Gas-Hochdruckleitung** (Regelungsverzeichnis (Unterlage 11_T2), lfd. Nr. 4.01a)

- (a) **Bau-km 0+190**
(Anpassungsmaßnahmen)

(109) ¹ In diesem Bereich erforderliche Anpassungsmaßnahmen an o.g. Leitung dürfen nur außerhalb der Heizperiode ausgeführt werden, es sei denn, die Energienetze Bayern GmbH & Co. KG stimmt einer anderen Handhabung zu. ² Das Anpassungsverlangen inklusive aller erforderlichen Unterlagen / Pläne ist mindestens drei Monate vor geplanter Ausführung der Anpassungsmaßnahme bei der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG zu stellen, um einen entsprechenden planerischen Vorlauf zu gewährleisten.

(b) Höhenanpassung

(110) Die genaue Ausführung der erforderlichen Höhenanpassung ist vor Ausführung zwischen dem Vorhabenträger und der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG festzulegen.

3.2.3 Wasser- / Abwasser- / Fernwärme- und Stromleitungen der Stadtwerke Waldkraiburg GmbH

(111) Der Vorhabenträger hat rechtzeitig vor Durchführung der Arbeiten die technischen Einzelheiten der erforderlichen Anpassungs- und Schutzmaßnahmen mit der Stadtwerke Waldkraiburg GmbH abzustimmen.

(112) In diesem Zusammenhang sind insbesondere

- vor Beginn der Erdarbeiten die aktuellen Spartenpläne bei der Leitungsträgerin einzuholen,

- Veränderungen am der Stromversorgung dienenden Kabelnetz dem Netzmeister der Leitungsträgerin mit ausreichendem Vorlauf anzuzeigen.

3.2.4 Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH

(113) Die Anlagen des Leitungsträgers sind während der Bauarbeiten zu schützen bzw. zu sichern.

(114) Die Anlagen dürfen ohne Zustimmung des Leitungsträgers nicht überbaut, vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

(115) ¹ Für den Fall einer Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen hat der Vorhabenträger bei der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH so rechtzeitig, mindestens jedoch drei Monate vor Baubeginn den Auftrag, die hierfür ihrerseits erforderlichen Maßnahmen zu treffen, zu stellen, so dass diese entsprechende Planungen und Bauvorbereitungen veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen kann.

² Hinweis: Der Leitungsträger wünscht die Auftragserteilung in elektronischer Form per E-Mail an folgende Adresse: TDR-S-Bayern.de@vodafone.com

(116) ¹ Die „Kabelschutzanweisung Vodafone“ sowie die „Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland“ inklusive der jeweiligen Zeichenerklärung ist zu beachten. ² Die bauausführenden Firmen sind auf die Beachtung der Kabelschutzanweisungen hinzuweisen.

3.2.5 Telekommunikationsanlagen der Deutschen Telekom GmbH

(vertreten durch die Deutsche Telekom Technik GmbH)

(117) Die Deutsche Telekom Technik GmbH (als Vertreterin der Telekom Deutschland GmbH) ist frühzeitig vor Beginn der Arbeiten, mindestens jedoch sechs Monate vor Baubeginn dergestalt zu informieren, dass diese in der Lage ist, ihre Planungen bzgl. provisorischer und endgültiger Kabeltrassen rechtzeitig vorzubereiten.

(118) Die Bauausführenden haben sich vor Durchführung von der Telekom Technik GmbH in die genaue Lage der Anlagen einweisen zu lassen.

(119) ¹ Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an den Telekommunikationsleitungen vermieden werden. Die „Anweisung zum Schutze unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ (sog. Kabelschutzanweisung) ist zu beachten. ² Die bauausführenden Firmen sind auf die Beachtung der Kabelschutzanweisungen hinzuweisen.

4. Schutz privater Belange

4.1 Grundeigentümer / Land- und Forstwirte (Allgemeines)

4.1.1 Unmittelbare Grundstücksinanspruchnahmen / Enteignung

(1) Enteignungsrechtliche Vorwirkung

(120) Hinweis: ¹ Für die Durchführung des festgestellten Planes sind die Enteignung sowie die Beschränkung von Grundeigentum bzw. von Rechten an Grundeigentum zulässig (Art. 40 Abs. 1 BayStrWG). ² Die aufgeführten Planunterlagen, die Bestandteil dieses Beschlusses sind, sind dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend (Art. 40 Abs. 2 BayStrWG).

(121) Hinweis: ¹ Die in dieser Entscheidung ausgesprochene straßenrechtliche Planfeststellung allein berechtigt den Vorhabenträger noch nicht zum unmittelbaren Zugriff auf das Grundstück. ² Vielmehr ist hierfür – in Ermangelung einer Zustimmung der insoweit Grundberechtigten, vorbehaltlich sonstiger Nutzungs- oder Betretungsrechte – eine entsprechende Entscheidung der Enteignungsbehörde nach BayEG erforderlich.

(2) Entschädigung

(122) Hinweis: ¹ Im Falle einer Enteignung steht den betroffenen Berechtigten eine Entschädigung gemäß den Art. 8 ff BayEG zu. ² Unter den Voraussetzungen des Art. 14 BayEG ist auch eine Entschädigung in Form von geeignetem Ersatzland möglich.

³ Art und Höhe der Entschädigung – für, infolge der im Zuge des Vorhabens geplanten dauerhaften oder vorübergehenden unmittelbaren

Grundinanspruchnahmen eintretende Rechtsverluste sowie für sonstige, hierdurch eintretende Vermögensnachteile - werden außerhalb dieser Entscheidung geregelt, ...

- primär:
in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger mit den Betroffenen zu führen hat
- hilfsweise:
im Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren geregelt.

(3) Prävention / Wiederherstellung bei vorübergehender Inanspruchnahme

(123) Soweit land- oder forstwirtschaftlich genützte Flächen lediglich vorübergehend in Anspruch genommen werden, ist auf den Erhalt der Bodenfruchtbarkeit soweit wie möglich Rücksicht zu nehmen.

(124) ¹ Der Vorhabenträger hat vorübergehend beanspruchte Wege sowie land- oder forstwirtschaftliche Nutzflächen nach Baubeendigung – soweit vom Grundberechtigten gewünscht sowie in Abstimmung mit Selbigem sowie den Bewirtschaftern – wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. ² Erforderlichenfalls sind Fahrspuren und Bodenverdichtungen wieder zu beseitigen und der Boden aufzulockern. ³ Humus und Unterboden sind getrennt abzuschieben.

4.1.2 Zugänglichkeit der Grundstücke während der Bauphase

(125) ¹ Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 10.12.2018 verbindlich zugesagt, eine – eventuell zeitweise auch nur provisorische – Zufahrtsmöglichkeit zu den von den Bauarbeiten betroffenen Grundstücken, insbesondere für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr während der Bauzeit soweit möglich sicherzustellen.

² Sollte die Zugänglichkeit aus bautechnischen Gründen im Zuge bestimmter Baumaßnahmen kurzzeitig nicht möglich sein, hat der Vorhabenträger die Grundstückseigentümer hierüber rechtzeitig zu informieren.

4.1.3 Information / Abstimmung / Kommunikation während der Bauphase

(126) ¹ Der Vorhabenträger hat die Grundstückseigentümer sowie sonstige dingliche Berechtigte der im Rahmen dieses Vorhabens unmittelbar in Anspruch genommenen Grundstücke sowie die betroffenen Land- und Forstwirte (soweit von den beiden erst genannten Gruppen nicht ohnehin erfasst) rechtzeitig vor Baubeginn über alle den Bau betreffenden Themen (z.B. Bauablauf, Entschädigungen) zu informieren und dies zu dokumentieren. ² Die betroffenen Land- bzw. Forstwirte sind insbesondere zur Anpassung ihrer Betriebsabläufe frühzeitig zum realen Flächenbedarf und zum Bedarfszeitraum zu informieren.

³ Den o.g. Betroffenen ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu nennen, mit dem sie kurzfristig im Zusammenhang mit der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können.

⁴ Der soeben unter den Sätzen 1 bis 3 dieser Ziffer genannte Informationsaustausch kann auch im Rahmen der jeweiligen Grunderwerbsverhandlungen oder im Rahmen des jeweiligen Enteignungsverfahrens erfolgen.

(127) Die unter Ziffer (126) genannten Betroffenen sind darüber hinaus vom Abschluss der Baumaßnahme zu informieren.

4.2 Schutz von Belangen einzelner Einwender

4.2.1 Einwender Nr. 1003

(128) ¹ Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 10.12.2018 verbindlich zugesagt, eine – eventuell zeitweise auch nur provisorische – Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück Fl.Nr. 278 der Gemarkung Waldkraiburg (Stadt Waldkraiburg) während der Bauzeit sicherzustellen.

² Sollte eine kurzzeitige vollständige Sperrung der Zufahrt unumgänglich sein (beispielsweise beim Einbau der Fahrbahndecke über die gesamte Breite) hat der Vorhabenträger in diesem Zusammenhang verbindlich zugesagt, den Einwender so rechtzeitig hierüber zu informieren, dass dieser entsprechend disponieren kann.

IV. Entziehung oder Beschränkung von Grundeigentum

¹ Für die Durchführung des festgestellten Planes sind die Enteignung sowie die Beschränkung von Grundeigentum bzw. von Rechten an Grundeigentum zulässig (Art. 40 Abs. 1 BayStrWG). ² Die aufgeführten Planunterlagen, die Bestandteil dieses Beschlusses sind, sind dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend (Art. 40 Abs. 2 BayStrWG).

B. wasserrechtliche Erlaubnis / Nebenbestimmungen

I. Gegenstand / Zweck der Erlaubnis

Dem Straßenbaulastträger wird die gehobene wasserrechtliche Erlaubnis nach §§ 8 Abs. 1 Var. 1, 9 Abs. 1 Nr. 4 Var. 2, 15 WHG (Einleiten von Stoffen in das Grundwasser) erteilt, das in den nachfolgenden Bereichen anfallende Niederschlagswasser wie nachfolgend dargestellt im Untergrund zu versickern:

- im Einschnittsbereich der St 2091 von Bau-km 0+000 bis 0+640 (**Entwässerungsabschnitt E1**, definiert in Unterlage 18) anfallendes Niederschlagswasser mittels Muldenversickerung in dem in *Unterlage 5.1_T2* als E1 ausgewiesenen Bereich
- im Einschnittsbereich der St 2091 von Bau-km 0+640 und 0+840 (**Entwässerungsabschnitt E2**, definiert in Unterlage 18) anfallendes Niederschlagswasser mittels Muldenversickerung in dem in *Unterlage 5.1_T2* als E2 ausgewiesenen Bereich
- **im Dammbereich entstandenes Niederschlagswasser** im Übrigen über Bankette und Böschungen mittels freier Flächenversickerung durch die belebte Bodenzone.

Die Benutzung erfolgt nach Maßgabe der unter **Ziffer B. III. dieser Entscheidung** aufgeführten Nebenbestimmungen.

II. Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen vom 12.01.2018 in der Fassung der 2. Tektur vom 30.04.2019 (**Ziffer A. II. dieser Entscheidung**) zu Grunde.

*Bzgl. Ort und Umfang der Benutzung siehe insbesondere **Unterlage 18** sowie **Unterlage 5.1.1_T2**.*

III. Nebenbestimmungen / Hinweise / Empfehlungen

1. Allgemeines

(129) 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.

(130) Der Vorhabensträger hat die gesamte Maßnahme nach den geprüften Plänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen und Bedingungen, ferner nach den geltenden Vorschriften und den anerkannten Regeln der Technik auszuführen.

2. Grundwasserschutz

(131) Die Versickerung von Niederschlagswasser über Notüberläufe in den Sickermulden ist nur dann zulässig, wenn vor dieser (Notüberlauf-) Versickerung über Teilsickerrohre eine Vorreinigung mit mindestens einem Durchgangswert von 0,3 nach dem DWA-Arbeitsblatt A 138 vorgeschaltet ist, z.B. eine Absetzvorrichtung mit einer Oberflächenbeschickung von max. 9 m/h. Die Absetzvorrichtung kann ggf. auch als Spülschacht verwendet werden.

(132) Für die Wartung der Sickermulden nach DWA-Arbeitsblatt A 138 ist folgendes zu beachten:

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

C. Straßenrechtliche Verfügungen

(133) ¹ Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die **Einziehung** mit der Sperrung wirksam wird,

- die nach den Planunterlagen zur **Umstufung** vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die **Widmung** mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

² Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus *Planunterlage 11_T2* und *Planunterlage 12*.

(134) Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

D. Kosten

¹ Der Freistaat Bayern trägt die Kosten des Verfahrens. ² Für diesen Beschluss werden keine Gebühren und Auslagen erhoben.

Sachverhalt:

A. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens sind Umbaumaßnahmen an der Staatsstraße St 2091 (sowie der St 2352, der Kreisstraße MÜ 20 sowie der Teplitzer Straße) südöstlich von Waldkraiburg entlang des Mühldorfer Harts im Landkreis Mühldorf am Inn, welche in diesem Bereich als Autobahnzubringer zur A 94 dient:

- Die bestehende, derzeit noch lichtzeichengeregelte Kreuzung von St 2091 und St 2352 (sog. „Pürtener Kreuzung“) wird „teilplangleich“ umgebaut, sprich: die beiden Staatsstraßen werden auf unterschiedlichem Niveau übereinander geführt und mit niveaugleichen Verknüpfungen miteinander verbunden. Die plangleichen Verknüpfungen werden als Kreisverkehre ausgebildet.
- Des Weiteren wird bei der Kreuzung von St 2091 und Bahnlinie Rosenheim – Neumarkt St. Veit (Strecke 5700, km 52,600) der derzeit beschränkte Bahnübergang beseitigt und die Kreuzung höhenfrei ausgebaut. Die St 2091 unterquert künftig die Bahnanlage.
- Die vor bzw. zwischen Bahnübergang im Norden und Pürtener Kreuzung im Süden liegenden, nachgeordneten Straßen (Stadtstraße „Teplitzerstraße“ sowie Kreisstraße MÜ 20, die sog. „Bahnhofstraße“) werden infolge der o.g. Veränderung entsprechend angepasst: Die Bahnhofstraße wird nach Süden verlegt und an den westlichen Verknüpfungs-Kreisverkehr (s.o.) angeschlossen, die Einmündung der Teplitzer Straße in einen Kreisverkehr umgebaut.
- Insgesamt wird der neue Straßenraum der St 2091 um bis zu 40 Meter nach Osten, der Straßenraum der St 2352 geringfügig nach Norden gerückt. Bis Fertigstellung der o.g. Straßenbauwerke wird der Verkehr weiterhin auf den alten Fahrbahnen von St 2091 und St 2352 geführt. Nach Fertigstellung wird der Verkehr auf den neuen Straßenraum umgelegt und die alten Anlagen rückgebaut.

Als Ersatz für bau- und anlagenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft wird auf dem Gebiet der Gemeinde Niederbergkirchen im Ortsteil Oberrohrbach Laubwald und Feuchtlebensräume neu entwickelt.

Die Gesamtkosten für das Vorhaben liegen bei 8,15 Millionen Euro, die Bauzeit beträgt ca. zwei Jahre.

*Eine zusammenfassende Darstellung der einzelnen Maßnahmen sind in der **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 1, genauere Ausführungen zu den einzelnen Maßnahmen im Regelungsverzeichnis (**Unterlage 11_T2**, im Zusammenspiel mit der zeichnerischen Darstellung in den Lageplänen, **Unterlagen 5.1.1_T2** und **5.2.2_T2**) enthalten.*

Träger des Vorhabens ist der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Rosenheim.

*Die mit o.g. Vorhaben verfolgten Planungszielen inklusive einer Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu den jeweiligen Planungszielen sind unter **Ziffer B.II.2 der Entscheidungsgründe** im Rahmen der Planrechtfertigung aufgeführt.*

Das Vorhaben ist insbesondere mit umfangreichen Eingriffen in die Waldbestände östlich der St 2091 sowie nördlich der St 2352 verbunden, unter Inanspruchnahme im Privateigentum Dritter stehender, überwiegend forstwirtschaftlich, teils auch landwirtschaftlich genützter Grundstücke.

*Ausführungen zu den voraussichtlichen Auswirkungen dieses Vorhabens auf Mensch und Natur, Einrichtungen des Verkehrs sowie der Ver- und Entsorgung, auf die Land- und Forstwirtschaft sowie sonstige Themenbereiche inklusive einer Übersicht der seitens des Vorhabenträgers vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und sonstiger Schutzmaßnahmen sind als Generalübersicht im Erläuterungsbericht (**Unterlage 1.3_T1**) und in **Unterlage 19.3.** sowie im Detail zur Immissionsbelastung insbesondere in den **Unterlagen 17.1** und **17.2**, zur Inanspruchnahme von Grundeigentum in den **Unterlagen 10.1.2_T2** und **10.3_T2** sowie zu Eingriffen in Funktionen des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild beispielsweise in den **Unterlagen 9.2_T2**, **9.3_T1** und **9.4_T1** sowie **19.1.0_T1**, **19.1.2** und **19.1.3** enthalten.*

B. Vorgängige Planungsstufen

Die Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung sowie die Beseitigung des Bahnüberganges sind im 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern als jeweils eigenständige Maßnahmen der ersten Dringlichkeit 1D enthalten.

Siehe hierzu die Darstellungen im 7. Ausbauplan der Bayerischen Staatsregierung für die Staatsstraßen in Bayern vom 11.10.2011, lfd. Nr. RO 230-07 sowie RO 240-07.

C. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

I. Planung vom 12.01.2018 / UVP-Vorprüfung / schriftliches Anhörungsverfahren

(1)

Mit Schreiben vom 25.01.2018 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim, für die Höhenfreimachung der Kreuzung von St 2091 und St 2352 (sog. „Pürtener Kreuzung“) sowie die Beseitigung des Bahnüberganges bei Waldkraiburg das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

(2)

Hinsichtlich der im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen Rodungs- sowie Aufforstungsmaßnahmen führte die Planfeststellungsbehörde eine standortbezogene Vorprüfung durch, welche zum Ergebnis kam, dass seitens besagter Maßnahmen keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen auf UVP-relevante Schutzareale zu erwarten, eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung diesbezüglich daher nicht durchzuführen ist.

*Die Feststellungen hinsichtlich des Nichtbestehens einer UVP-Pflicht inklusive der wesentlichen Gründe wurden öffentlich bekannt gegeben (Oberbayerisches Amtsblatt Nr. 12 vom 14.06.2019). Ausführungen bzgl. der Reichweite der Pflicht zur Durchführung einer standortbezogenen Vorprüfung sowie zu Durchführung und Ergebnis derselben finden Sie unter **Ziffer A.IV der Entscheidungsgründe**.*

(3)

Die Planunterlagen lagen nach ortsüblicher Bekanntmachung

- in der Zeit vom 09.04.2018 bis 08.05.2018 bei der Stadt Waldkraiburg,
- vom 28.03.2018 bis zum 30.04.2018 bei der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach (für die Gemeinde Niederbergkirchen) sowie
- vom 26.04.2018 bis zum 25.05.2018 beim Landratsamt Mühldorf a. Inn (für das gemeindefreie Gebiet Mühldorfer Hart)

zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan

- bei der Stadt Waldkraiburg bis spätestens 22.05.2018,
- bei der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach bis spätestens 14.05.2018 sowie
- beim Landratsamt Mühldorf a. Inn bis spätestens 08.06.2018 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 Rosenheim im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

(4)

Darüber hinaus forderte die Regierung von Oberbayern unter Zuleitung der Planunterlagen folgende Behörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme auf:

Nr.	Träger öffentlicher Belange – Bezeichnung
0001	Stadt Waldkraiburg
0002	Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach, (für die Gemeinde Niederbergkirchen)
0003	Landratsamt Mühldorf a. Inn
0004	Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
0005	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
0006	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
006a	Vermessungsamt Mühldorf a. Inn
0007	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (Südostbayernbahn – SOB), vertreten durch die DB AG DB Immobilien – Region Süd
0008	Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
0009	Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
0010	Bayerischer Bauernverband – Hauptgeschäftsstelle Oberbayern
0011	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
0012	Bezirk Oberbayern – Fachberatung Fischerei
0013	Vodafone Kabel Deutschland GmbH & Co. KG
0014	Bayernwerk AG
0015	Polizeipräsidium Oberbayern Süd
0016	Telekom Deutschland GmbH, vertreten durch die Deutsche Telekom Technik GmbH - PTI 21
0017	Erdgasnetze Waldkraiburg (<i>ehemals: Energienetze Bayern</i>), vertreten durch die Energienetze Bayern GmbH & Co KG
0018	Stadtwerke Waldkraiburg GmbH
0019	Sachgebiet 31.1 der Regierung von Oberbayern (Straßen- und Brückenbau)
0020	Sachgebiet 50 der Regierung von Oberbayern (Technischer Umweltschutz)
0021	Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern (höhere Naturschutzbehörde)
0022	Sachgebiet 55.1 der Regierung von Oberbayern (Rechtsfragen Umwelt)

(5)

20 der 23 angeschriebenen Träger öffentlicher Belange gaben daraufhin fristgerecht Stellungnahmen ab (*in der Tabelle grau unterlegt*).

(6)

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

(7)

Es wurden insgesamt fünf private Einzel-Einwendungen sowie eine private Sammel-Einwendung mit 118 Unterschriften erhoben. Seitens anerkannter Umweltvereinigungen gingen keine Stellungnahmen ein.

(8)

Zu den abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabenträger mit Schreiben vom 10.10.2018. Die einzelnen Erwiderungen wurden an den jeweils behandelten Träger öffentlicher Belange bzw. private Einwender mit Schreiben vom 06.03.2019 bzw. 07.03.2019 weitergeleitet.

II. Erste Tektur vom 15.10.2018 / beschränkte Anhörung

1. Gegenstand der 1. Tektur

Neben diversen rein kosmetischen Korrekturen / Richtigstellungen wurde mit Tektur vom 15.10.2018 als Reaktion auf die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen insbesondere folgende zusätzlichen Maßnahmen, Beschränkungen und sonstige Inhalte in die Planungen aufgenommen:

*Eine Übersicht sämtlicher vorgenommener Änderungen findet sich in **Unterlage 1.1_T1**. Die Änderungen sind in den Planunterlagen mittels Roteintragung kenntlich gemacht.*

- Zusätzliche Maßnahme: Fuß- und Radweg-Serpentine im Bereich von Bau-km (St 2091) 0+410 – 0+470

Nähere Ausführungen zu dieser geplanten Maßnahme finden Sie in **Unterlage 11_T2** (Lfd. Nr. 1.23 des Regelungsverzeichnisses) sowie in **Unterlage 5.1_T2**).

- Zusätzliche Maßnahme: Fußgängerquerung östlich Kreisel in St 2352

Nähere Ausführungen zu dieser geplanten Maßnahme finden sich in **Unterlage 11_T2** (Lfd. Nr. 1.24 des Regelungsverzeichnisses) sowie in **Unterlage 5.1_T2**

- Absehen von Grunderwerb Grundstücke der Deutschen Bahn im Bereich des Bahnübergangs im Bereich von Bau-km (St 2091) 0+340 – 0+410)

Siehe hierzu die Rot-Streichungen in **Unterlage 10.3_T2** (Lfd. Nr. 1.06, 1.07, 1.08 sowie 1.31 des Regelungsverzeichnisses) sowie **Unterlage 10.1.2_T2** (rote Kreuze).

- Naturschutz: Aktualisierung Datengrundlage / Neuberechnung Kompensationsbedarf

Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 1.1_T1** unter Ziffer 11.

2. beschränkte Anhörung von durch die Tektur betroffener Beteiligter

Die Regierung von Oberbayern gab anschließend im Rahmen einer beschränkten Anhörung folgenden zuständigen Fachbehörden unter Zuleitung der Unterlagen Gelegenheit, hierzu (erneut) Stellung zu nehmen:

Nr.	Träger öffentlicher Belange – Bezeichnung
0003	Landratsamt Mühldorf a. Inn untere Naturschutzbehörde
0005	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
0017	Erdgasnetze Waldkraiburg (<i>ehemals: Energienetze Bayern</i>), vertreten durch die Energienetze Bayern GmbH & Co KG
0018	Stadtwerke Waldkraiburg GmbH
0019	Sachgebiet 31.1 der Regierung von Oberbayern (Straßen- und Brückenbau)

Drei Träger öffentlicher Belange gaben daraufhin fristgerecht Stellungnahmen ab (*in der Tabelle grau unterlegt*).

Des Weiteren wurde hinsichtlich des o.g. zusätzlichen serpentinenförmigen Geh- und Radwegs der Eigentümer des am westlichen Ende des Weges gelegenen Grundstückes beschränkt angehört, welcher jedoch keine Einwendungen erhob.

Zu den im Rahmen der beschränkten Anhörung abgegebenen Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 13.03.2019. Die einzelnen Erwiderungen wurden an den jeweils behandelten Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 13.03.2019 weitergeleitet.

III. Erörterungstermin vom 27.03.2019 / Zweite Tektur vom 30.04.2019

1. Erörterungstermin (betreffend: Ausgangsplanung und 1. Tektur)

Der Termin zur Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen fand nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Waldkraiburg, der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach (für die Gemeinde Niederbergkirchen), durch das Landratsamt Mühldorf (für das gemeindefreie Gebiet Mühldorfer Hart) sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und Einwender mit Schreiben vom 06.03.2019 bzw. 07.03.2019 für sämtliche Beteiligte am 27.03.2019 ab 9.30 Uhr im Sitzungssaal des Rathauses der Stadt Waldkraiburg statt. Der für den 28.03.2019 zunächst vorsorglich anberaumte potentielle Fortsetzungstermin wurde - wie im Termin vom 27.03.2019 bekannt gemacht - nicht mehr benötigt.

2. Zweite Tektur vom 30.04.2019

Laut Planungen der ersten Tektur vom 15.10.2018 war vorgesehen, den Geh- und Radweg entlang der St 2352 im Bereich östlich der Pürtener Kreuzung mittels zwei alternativer Querungen über die St 2352 zu führen:

- Im Schutze eines Fahrbahnteilers am Kreisel der St 2352 bei Bau-km (St 2352) 0+400 (Querung 1)

sowie (zusätzlich im Rahmen der Ersten Tektur in die Planungen mitaufgenommen):

- bei Bau-km (St 2352) 0+450 im Schutze einer Fußgänger-Schutzanlage mit Druckampel (Querung 2)

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 27.03.2019 sagte der Vorhabenträger in Abstimmung mit der Stadt Waldkraiburg, der Polizei sowie der örtlich zuständigen unteren Verkehrsbehörde beim Landratsamt Mühldorf a. Inn zu, zu Gunsten einer Reduzierung der Inanspruchnahme privater Grundstücke auf die erste Querung (Fahrbahnteiler am Kreisel der St 2352) sowie folgerichtig auf den letzten Teilabschnitt des Fuß- und Radweges nördlich der St 2352 (zwischen erster und zweiter Querung, Bau-km 0+450 bis 0+400) zu verzichten.

Die hierdurch erforderlich werdenden Änderungen der Planung wurden mittels der zweiten Tektur vom 30.04.2019 in die Planunterlagen eingearbeitet.

Mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 22.05.2019 wurden die von der Reduzierung der Grundstücksinanspruchnahme tangierten Grundstückseigentümer über die Änderung informiert.

Entscheidungsgründe:

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

A. Verfahrensrechtliche Bewertung

I. Zuständigkeit

Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 1 und 2 BayStrWG, Art. 6 Abs. 6 Satz 1, 7 Abs. 5 Satz 1, 8 Abs. 5 Satz 1 BayStrWG, § 19 WHG, Art. 63 Abs. 1 BayWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für die straßenrechtliche Planfeststellung inklusive Anhörungsverfahren sowie die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis und den Erlass der straßenrechtlichen Verfügungen.

II. Erforderlichkeit einer Planfeststellung nach BayStrWG / formelle Konzentrationswirkung

Gemäß Art. 36 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur wesentlich geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt wurde.

Im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung war auch über alle Kreuzungsbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Höhenfreimachung des Bahnübergangs zu entscheiden.

Bei der Beseitigung des Bahnüberganges handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach § 3 Nr. 3 EKrG. Die vorliegende Maßnahme eröffnet grundsätzlich mit Art. 39 Abs. 2 BayStrWG einerseits und andererseits mit §18 Abs. 1 AEG aufgrund der notwendigen Änderung einer Betriebsanlage der Eisenbahn die gleichzeitige Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern in einem straßenrechtlichen und des Eisenbahn-Bundesamtes nach § 3 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Abs. 2 BEVVG in einem eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren.

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

Die Rechtsprechung und Teile der Literatur wenden in diesem Fall Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG an. Zuständig für die gesamte Baumaßnahme ist demnach derjenige, in

dessen Interesse die Baumaßnahme verfolgt wird (*BVerwG vom 12.2.1988, Az. 4 C 55/84; Kühling in DVBl 1989, 228*). Die Funktionsfähigkeit der „anderen“ Anlage (hier des Schienenweges) ist durch Folgemaßnahmen im Sinne des Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG sicherzustellen.

Da im vorliegenden Fall die planfestgestellten Maßnahmen im unmittelbaren Kreuzungsbereich schwerpunktmäßig durchgeführt werden, um die Sicherheit und Leichtigkeit des auf der St 2091 fließenden bzw. in diese einmündenden Verkehrs sicherzustellen, lässt sich nach dieser Ansicht eine Zuständigkeit der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde begründen. Die Änderungen an der Bahnstrecke beschränken sich auf das zum Erhalt der Funktionsfähigkeit notwendige Maß und stellen somit notwendige Folgemaßnahmen i. S. d. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG dar.

Dass der Status quo (beschränkter Bahnübergang) zu Lasten des Verkehrs auf der St 2091 geht, der Handlungsdruck bzw. das Interesse an einer Veränderung / Verbesserung der Kreuzungssituation schwerpunktmäßig auf Seiten des Straßenverkehrs / des Straßenverkehrs liegt und sich hieraus die Zuständigkeit der straßenrechtlichen Planfeststellungsbehörde ergibt, ist inhaltlich strikt zu trennen von der Frage, woher der Handlungsdruck rührt (Ziffer B.II der Entscheidungsgründe), inwieweit einzelne Kreuzungsbeteiligte zur Duldung des Umbaus verpflichtet sind (Ziffer B.IV.3.1.2(1) der Entscheidungsgründe) oder inwieweit die Kosten des Umbaus zu verteilen sind (Ziffer B.IV.3.1.2(3) der Entscheidungsgründe).

Verschiedene Ansichten der Literatur ziehen Art. 78 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG in direkter oder analoger Anwendung heran, je nachdem ob man die Beseitigung des Bahnüberganges als eine einheitliche, oder als mehrere selbständige Maßnahmen ansieht (*Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG direkt: Zeitler-Numberger BayStrWG, Art. 38, Rdnr. 251; Haselhoff in DVBl 1989, 596; Art. 78 Abs. 1 BayVwVfG analog: Knöpfle in Maunz-FS 1981, 195*). Zuständigkeit und Verfahren richten sich demnach nach den Rechtsvorschriften über Planfeststellungsverfahren, die für diejenige Anlage vorgeschrieben sind, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berühren, Art. 78 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG. Auch diese Ansicht führt hier zur Zuständigkeit der nach Straßenrecht zuständigen Behörde, da am betroffenen Straßennetz umfangreichere Veränderungen vorgenommen werden.

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

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

III. Erforderlichkeit der wasserrechtlichen Erlaubnis / straßenrechtliche Verfügungen

Gemäß § 19 Abs. 1 WHG hingegen nicht von der formellen Konzentrationswirkung erfasst und daher gesondert auszusprechen war die gemäß den §§ 8 Abs.1, 9 Abs. 1 Nr.4 Var. 2 WHG erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers in das Grundwasser mittels freier Flächenversickerung durch die belebte Bodenzone in den Dammlagen des Straßenbauvorhabens sowie mittels Muldenversickerung im Einschnittsbereich des Straßenbauvorhabens.

Aufgrund von § 19 WHG konnte die Regierung von Oberbayern in ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

Gleiches gilt gemäß Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5 sowie Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

IV. keine Erforderlichkeit eines Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Hinsichtlich des Vorhabens war keine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 15 ff UVPG, Art. 37 BayStrWG durchzuführen, weder für das Vorhaben in seiner Gesamtheit, noch für Teile der darin vorgesehenen Maßnahmen wie etwa Rodungen oder Neuaufforstungen im Rahmen wald- bzw. naturschutzrechtlicher Kompensationsmaßnahmen.

1. Pflicht zur Durchführung einer standortbezogenen Vorprüfung

Hinsichtlich der Rodungs- sowie der Aufforstungsmaßnahmen war gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, UVPG i.V.m. Anlage 1 Ziff. 17.2 (Rodungen) bzw. Ziff. 17.1 (Aufforstungen) UVPG eine standortbezogene Vorprüfung nach § 7 Abs. 2 Sätze 2 – 6 UVPG durchzuführen. Sonstige Maßnahmen des Vorhabens waren hierfür außer Acht zu lassen.

1.1 UVP-Relevanz des Straßenbauvorhabens in seiner Gesamtheit

Art. 37 BayStrWG verneint für das vorliegende Straßenbauvorhaben in seiner Gesamtheit (sprich: bezogen auf sämtliche, für die Errichtung und den Betrieb der geplanten Straße sowie zwecks Kompensation der hierdurch hervorgerufenen Eingriffe geplanten Maßnahmen) eine UVP-Pflicht mangels erforderlicher Länge bzw. Anzahl der Fahrstreifen.

1.2 UVP-Relevanz von Teilmaßnahmen des Vorhabens (Rodungen / Aufforstungen)

Die Vorschrift des Art. 37 BayStrWG stellt insoweit eine abschließende Regelung dar, als für die Bestimmung einer UVP-Pflicht an die Straßenbaumaßnahme selbst angeknüpft wird. Jedoch kann im Hinblick auf Vorbereitungs-, Folge- oder Kompensationsmaßnahmen zu den eigentlichen Straßenbaumaßnahmen auf Basis sonstiger Vorschriften eigenständig an diese angeknüpft und eine UVP- bzw. Vorprüfungspflicht begründet werden.

Zwar liegen auf landesrechtlicher Ebene die Voraussetzungen des Art. 39a Abs. 1 (Rodung) bzw. Abs. 2 (Neuaufforstung) BayWaldG für eine UVP-Pflicht insbesondere mangels entsprechender Flächengröße nicht vor.

Jedoch lösen die für die Freimachung der Trasse bzw. Baufelder erforderlichen Rodungsmaßnahmen sowie die als naturschutz- und waldrechtliche Kompensation erforderlichen Aufforstungen jeweils auf bundesrechtlicher Ebene die Pflicht zur Durchführung einer standortbezogenen Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG i.V.m. Anlage 1 Ziff. 17.2 (Rodungen) bzw. Ziff. 17.1 (Aufforstungen) UVPG aus, welcher für den Fall einer potentiellen Betroffenheit eines Landschaftsschutzgebietes gemäß § 1 Abs. 4 Satz 1 Var. 2 UVPG i.V.m. §§ 9 Abs. 4, 7 Abs. 2 Satz 3 i.V.m. Anlage 3 Nr. 2.3.4 Var. 2 UVPG, unter Berücksichtigung von Anhang III Nr. 2 c) iii) Var. 2 UVP-RL, i.V.m. Art. 31 GG ergänzend zu den landesrechtlichen Vorschriften des BayWaldG zur Anwendung zu bringen war.

2. Standortbezogene Vorprüfung: Durchführung / Ergebnis

2.1 Allgemeine Ausführungen

Die standortbezogene Vorprüfung war stufenweise durchzuführen (§ 7 Abs. 2 Satz 2 UVPG).

1.

Auf Stufe 1 war das Vorliegen besonderer örtlicher Gegebenheiten (gemäß den in Anlage 3 Nr. 2.3 UVPG aufgeführten Schutzkriterien) im Einwirkungsbereich der Rodungs- bzw. Aufforstungsmaßnahmen zu prüfen.

2.

Soweit dies zu bejahen war, war auf Stufe 2 - unter Berücksichtigung der in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien - zu prüfen, ob die Rodungs- bzw. Aufforstungsmaßnahmen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können, die die besondere Empfindlichkeit oder die Schutzziele des Gebietes betreffen und nach § 25 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind.

Zu berücksichtigen waren somit lediglich die in Anlage 3 Nr. 2.3 aufgeführten Schutzgebiete und -objekte (z.B. FFH-Gebiete, Landschaftsschutzgebiete,

Bodendenkmäler etc.). Auswirkungen der Rodungs- bzw. Aufforstungsmaßnahmen auf hiervon nicht erfasste (sonstige) Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG waren - auf Ebene der Vorprüfung - hingegen außer Acht zu lassen.

a)

Im Rahmen des Gebiets- und Objektschutzes, auf welchen die Anlage 3 Nr. 2.3 UVPG Bezug nimmt, ist zu differenzieren zwischen

- dem – i.d.R. auf Ebene des nationalen Rechts, oftmals in Form von Schutzgebietsverordnungen definierten – Schutzzweck (z.B. *Schutz Bestand / Entwicklung bestimmter Arten / Lebensräume, bestimmter Bodenfunktionen, Erhaltung ästhetisch hochwertiger oder kulturell bedeutender Landschaftsbilder etc.*)

sowie

- dem, zur Verwirklichung der soeben genannten Endziele (Schutzzweck) erlassenen Schutzregime (z.B. *präventive Verbote mit Erlaubnisvorbehalt, repressive Verbote / Befreiungserfordernisse und -voraussetzungen*).

b)

Gemäß den §§ 7 Abs. 2 Satz 2, 5 Abs. 1 Satz 1 UVPG ist die standortbezogene Vorprüfung (hier: dessen zweite Stufe) als überschlägige Prüfung auf Grundlage geeigneter Angaben des Vorhabenträgers sowie eigener Informationen unter Rückgriff auf die in Anlage 3 UVPG aufgeführten Kriterien (sprich: von leicht zu ermittelnden Merkmalen, welche Indizien für ein erhebliches Beeinträchtigungspotential darstellen) durchzuführen.

Zweck der Vorprüfung ist somit weder eine ausführliche Ermittlung / Prognostizierung der zu erwartenden Auswirkungen der UVP-relevanten Maßnahme auf den Schutzzweck (wie sie die UVP selbst darstellen würde), noch eine (ausführliche) Prüfung des materiell-rechtlichen Schutzregimes.

Vielmehr soll vorgeschaltet zu einer ausführlichen Ermittlung von Bestand und Auswirkungen auf Basis bestimmter, ohne großen Prüfungsaufwand feststellbarer Merkmale und Indizien für ein erhebliches Beeinträchtigungspotential (Anlage 3 UVPG)

abgeschätzt werden, ob eine ausführliche Prüfung, wie sie die UVP darstellt, überhaupt erforderlich ist.

c)

Als Schutzziel i.S.d. § 7 Abs. 2 Satz 5 UVPG sind daher lediglich der mit der Unterschutzstellung verfolgte Schutzzweck zu verstehen, nicht jedoch das – zur Erreichung dieses Zweckes installierte – (materiell-rechtliche) Schutzregime.

d)

Auf das jeweilige materiell-rechtliche Schutzregime kann jedoch grundsätzlich insoweit zurückgegriffen werden, als dieses bei Vorliegen bestimmter – ohne größeren Aufwand feststellbarer – Merkmale, welche zunächst einmal ein Beeinträchtigungspotential indizieren, eine genauere Prüfung potentieller Beeinträchtigungen anordnen.

So können im Falle eines Landschaftsschutzgebietes etwa Regelbeispiele für repressive Verbote, wodurch etwa Maßnahmen mit Zerschneidungswirkung (Eingriffe in bisher einheitliche Waldgebiete) zwingend einer Befreiungsprüfung unterworfen werden, auf Ebene der UVP-Vorprüfung ebenso als Indizientatbestand für eine drohende erhebliche Beeinträchtigung der Schutzziele herangezogen werden wie beispielsweise auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, soweit Arten betroffen sind, welche auch vom Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes erfasst sind (*Anmerkung: die Ziele des – nicht auf ein bestimmtes Gebiet bezogenen - besonderen / strengen Artenschutzes (§§ 44, 45 BNatSchG) hingegen stellen selbst noch keine eigenständigen Schutzziele gemäß § 7 Abs. 2 Satz 5 UVPG dar, da sie – anders als FFH-Gebiete oder Landschaftsschutzgebiete nicht in Anlage 3 Nr. 2.3 UVPG aufgeführt sind*).

e)

Umgekehrt darf auf Ebene der standortbezogenen UVP-Vorprüfung ebenso berücksichtigt werden, wenn im Rahmen des Schutzregimes oder der Gesamtkonzeption des Schutzgebietes eingearbeitet wurde, dass die Unterschutzstellung einzelnen Maßnahmen (etwa dem Ausbau einer bereits bestehenden, an das Schutzgebiet angrenzenden Straße), nicht entgegenstehen sollten, sondern vielmehr das Schutzgebiet bei dessen Durchführung den geänderten Verhältnissen angepasst werden soll.

f)

Bereits vorliegende Ergebnisse detaillierterer Untersuchungen zu den Umweltauswirkungen des Vorhabens (vorgelagerte Umweltprüfungen oder andere rechtlich vorgeschriebene Untersuchungen) sind gemäß § 7 Abs. 5 Satz 2 UVPG in die Vorprüfung mit einzubeziehen. Voraussetzung für die Verwertung ist jedoch, dass die Ergebnisse in einem Rahmen gewonnen wurden, welche wahlweise den Standards desjenigen (detaillierteren) Prüfungsverfahrens entsprechen, dessen Durchführung das nationale materielle Recht bei Vorliegen bestimmter Indizientatbestände anordnet und auf deren Indizienwirkung auch für die Zwecke der standortbezogenen Vorprüfung zurückgegriffen wird (vergleiche die Ausführungen soeben unter d)) oder den Standards einer UVP (§§ 15 ff UVPG), zu dessen Nichtdurchführung trotz Vorliegen der Indizien die Verwertung der Untersuchungsergebnisse führen würde.

2.2 Standortbezogene Vorprüfung – Rodungen / Ergebnis

Die standortbezogene Vorprüfung hinsichtlich der Rodungsmaßnahmen ergab, dass diesbezüglich keine erheblichen negativen Auswirkungen, insbesondere auf die Schutzziele des Landschaftsschutzgebietes „Mühldorfer Hart“ zu erwarten sind und folglich keine UVP durchzuführen ist.

2.2.1 Stufe I

Von den im Weiteren Umgriff des Vorhabens befindlichen, unter Ziffer 2.3.1 der Anlage 3 UVPG aufgeführten Schutzgebieten / -objekten liegt lediglich das Landschaftsschutzgebiet LSG-00307.01 „Mühldorfer Hart“ im Einwirkungsbereich der als Rodung zu qualifizierenden Maßnahmen. Insoweit war diesbezüglich Stufe II der standortbezogenen Vorprüfung durchzuführen.

Natura 2000 Schutzgebiete

(Ziff. 2.3.1)

Das nächstgelegene **FFH-Gebiet DE 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“** liegt - funktional durch den Innwerkkanal getrennt - in deutlichem Abstand zu den Rodungsmaßnahmen und damit außerhalb von deren Einwirkungsbereich.

Siehe hierzu die Angaben in **Unterlage 19.2** (FFH-Verträglichkeitsabschätzung) und **Unterlage 19.3** (UVP-VP) sowie **Unterlage 2** (Übersichtskarte).

Landschaftsschutzgebiete

(Ziff. 2.3.4 Var. 2)

Die Rodungsmaßnahmen nördlich der Bahnlinie finden größtenteils innerhalb des **Landschaftsschutzgebietes „Mühldorfer Hart“** statt, so dass diesbezüglich Stufe II der standortbezogenen Vorprüfung zu durchlaufen war.

sonstige naturschutzrechtliche Schutzgebiete

(Ziff. 2.3.1 – 2.3.7)

Sonstige in den Ziffern 2.3.1 bis 2.3.7 genannte Schutzgebiete / -objekte (Naturschutzgebiete, gesetzlich geschützte Biotope etc.) sind im Einwirkungsbereich der Rodungsmaßnahmen nicht enthalten.

Siehe hierzu die Angaben in **Unterlage 19.1.2** (Bestands- und Konfliktplan), die **Unterlage 19.1.0** (LBP-Textteil) und die **Unterlage 19.3** (UVP-VP).

Wasserschutzgebiete

(Ziff. 2.3.8 Var. 1)

Das nächstgelegene Wasserschutzgebiet (WSG Mettenheim) weist einen Abstand von ca. 2,5 km zur Maßnahme auf und liegt damit außerhalb des Einwirkungsbereichs der Rodungsmaßnahmen.

Gebiete nach Ziff. 2.3.8 und Ziff. 2.3.9

Überschwemmungsgebiete oder sonstige unter Ziff. 2.3.8 und 2.3.9 genannte Gebiete sind im Einwirkungsbereich der Rodungen nicht vorhanden.

Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte

(Ziff. 2.3.10)

Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte werden durch die Rodungsmaßnahmen nicht betroffen, da diese in einigem Abstand zu den bebauten Gebieten westlich der St 2091 und damit außerhalb von dessen Einwirkungsbereich stattfinden.

Bodendenkmäler etc.

(Ziff. 2.3.11)

Im Bereich des Vorhabens sind Bodendenkmäler bislang weder bekannt noch werden solche dort vermutet.

2.2.2 Stufe II (Landschaftsschutzgebiet)

(1) Schutzziel: Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes / Ausnahmen vom Schutzregime der LSG-VO / Schutzkonzept

Die Schutzzwecke des Landschaftsschutzgebietes werden in § 1 Satz 2 i.V.m. § 2 der Verordnung des Landkreises Mühldorf a. Inn zum Schutze des Gebietes des „Mühldorfer Hart“ als Landschaftsschutzgebiet vom 29.10.1979 (LSG-VO) definiert:

- Gewährleistung Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes
- Erhaltung Schönheit, Vielfalt und Eigenart des Landschaftsbildes
- Erhaltung und Verbesserung besonderer Erholungswert für die Allgemeinheit

§ 6 Nr. 8 LSG-VO enthält eine Sonderregelung zu Gunsten des Staatlichen Bauamtes Rosenheim, wonach von dem Schutzregime der LSG-VO „laufende Unterhaltungsarbeiten und unbedeutende Verbesserungen von Kurven und Begradigungen im Straßennetz“ (bezogene auf die angrenzende St 2091) ausgenommen bleiben.

Darüber hinaus gehende (größere, sprich: nicht mehr nur unbedeutendere und damit auch planfeststellungspflichtige) Umbaumaßnahmen an der St 2091 (wie vorliegend die Errichtung eines Kreisverkehrs im Bereich der Teplitzer Straße sowie die Verschiebung und Tieferlegung der Trasse nach Osten zum Zwecke der Unterführung

der Bahnlinie) sind zwar nicht schon von der expliziten Ausnahme des § 6 Nr. 8 LSG-VO abgedeckt. Jedoch wurde – so die Aussage des Landratsamtes Mühldorf am Inn unter Vorlage der Entwurfsunterlagen zur LSG-VO – das Landschaftsschutzgebiet von seinem Grundgedanken so konzipiert, dass die Unterschutzstellung als Landschaftsschutzgebiet einem etwaig verkehrstechnisch erforderlich werdenden Aus- bzw. Umbau der vorhandenen Verkehrswege (St 2091 sowie St 2352), insbesondere im Hinblick auf die Pürtener Kreuzung sowie den nördlich gelegenen Bahnübergang, nicht Wege stehen sollte. Kurz gesagt: Das Landschaftsschutzgebiet soll sich der Straße (in ihrer jeweilig erforderlichen Form) anpassen, nicht umgekehrt.

Anders als in der – später erlassenen - Bannwaldverordnung „Mühldorfer Hart“ des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 22.08.1990 (Amtsblatt für den Landkreis Mühldorf a. Inn, Nr. 34/90) wurde bei Erlass der LSG-Verordnung jedoch aus Praktikabilitätsgründen davon abgesehen, abstrakt eine umfangreiche Ausnahme zu Gunsten größerer Umbauten in § 6 der Verordnung aufzunehmen. Stattdessen sollte im Falle nicht nur minimaler Umbauten an besagten Verkehrswegen ab Vorliegen konkreter Planungen die Thematik wie folgt abgehandelt werden:

- In einem ersten Schritt würden die erforderlichen Maßnahmen – ggf. formell über eine Befreiung nach § 5 der Verordnung - zugelassen werden.
- In einem zweiten Schritt würde die Schutzgebietsgrenze in diesem Bereich im Rahmen einer Änderung der Schutzgebietsverordnung an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Lediglich kleinere Maßnahmen (Unterhaltungsarbeiten bzw. unbedeutende Verbesserungen von Kurven und Begradigungen), hinsichtlich derer eine komplette Neudefinition des Schutzgebietes nicht erforderlich ist, wurden bereits als Ausnahmetatbestand in § 6 Nr. 8 der Verordnung aufgenommen.

(2) erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Schutzziele des LSG

Wie bereits unter *Ziffer A.IV.2.1 der Entscheidungsgründe* ausgeführt, kann für die Grobabschätzung erheblicher negativer Auswirkungen auf ein Schutzziel (einen Schutzzweck nach LSG-VO) auch auf die Grundkonzeption des Schutzregimes / der Unterschutzstellung insgesamt zurückgegriffen werden, soweit diese ohne großen Ermittlungsaufwand in die Bewertung mit eingebunden werden kann.

Wie soeben unter *Ziffer A.IV.2.2.2(1) der Entscheidungsgründe* beschrieben, steht das Landschaftsschutzgebiet eventuellen kleinflächigeren Umbauten an der St 2091

zu Verbesserung der Situation im Bereich des Bahnüberganges, welche mit einer geringfügigen Verschiebung der Straße in den unmittelbar angrenzenden bisherigen Waldbereich des Schutzgebietes verbunden sind, in der Sache nicht entgegen. Unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes kann vorliegend aufgrund der – im Vergleich zur Gesamtgröße des Landschaftsschutzgebietes – geringfügigen Inanspruchnahme im Bereich nördlich der Bahnlinie im Rahmen einer überschlägigen Prüfung davon ausgegangen werden, dass die Schutzziele des Landschaftsschutzgebietes durch die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Rodungen nicht negativ beeinträchtigt werden würden.

2.3 Standortbezogene Vorprüfung – (Neu)Aufforstungen / Ergebnis

Die Durchführung einer standortbezogenen Vorprüfung für die geplanten Aufforstungsmaßnahmen ergab, dass diesbezüglich keine UVP durchzuführen ist.

2.3.1 Stufe I

Im Nordosten des Grundstückes Fl.Nr. 1160, Gmk. Oberhofen, Gde. Niederbergkirchen, auf welchem die Aufforstungsmaßnahmen durchgeführt werden sollen, befinden sich zwei gesetzlich geschützte Biotope:

- Das Biotop „Feldgehölz südöstlich Oberrohrbach im Nordosten der o.g. Fläche. Westlich an das Biotop angrenzend wird ein Teil der Ersatzaufforstung durchgeführt.
- Im Südwesten des o.g. Grundstückes die Teilfläche eines weiteren Biotops, welches von der geplanten Ersatzaufforstung nicht berührt wird und außerhalb des Einwirkungsbereichs (§ 2 Abs. 11 UVPG) der Neuaufforstungen liegt.

2.3.2 Stufe II

Da die Neuaufforstungen außerhalb des erstgenannten Biotops durchgeführt werden und keine sonstigen, mittelbaren Auswirkungen des neu geschaffenen Waldbestandes auf das angrenzende Biotop ersichtlich sind, sind auf Basis einer überschlägigen Prüfung keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen auf die Schutzziele des Biotops zu erwarten, so dass keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

V. Durchführung des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren wurde entsprechend der Vorgaben von Art. 38 BayStrWG i.V.m. Art. 73 BayVwVfG durchgeführt.

Im Zuge der ersten Tektur konnte angesichts der klar eingrenz- und individualisierbaren Betroffenheit auf eine beschränkte Anhörung der neu bzw. erneut betroffenen Beteiligten gemäß Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG zurückgegriffen werden. Eine erneute Auslegung war nicht erforderlich.

Im Zuge der aus Absprachen im Rahmen des Erörterungstermins resultierenden zweiten Tektur war eine erneute beschränkte Anhörung oder gar eine erneute öffentliche Auslegung aus folgenden Gründen nicht erforderlich:

Für die Belange der betroffenen Grundstückseigentümer stellt die Reduzierung des beantragten Grunderwerbs im Vergleich zu der vorangegangenen Planung eine Erleichterung dar, die sich durch das Vorhaben ergebenden Belastungen, ist also ausschließlich mit positiven Auswirkungen verbunden. Die mit Schreiben vom 22.05.2019 erfolgte Benachrichtigung über die zu ihren Gunsten erfolgte Planänderung war daher zur Wahrung von deren Interessen ausreichend, eine darüberhinausgehende erneute Beteiligung nicht erforderlich.

Auch hinsichtlich des öffentlichen Belanges der Sicherheit und Leichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs war keine weitere Anhörung erforderlich, da der Verzicht auf die erste Querung unter Zustimmung der diesen Belang vertretenden Träger öffentlicher Belange (Stadt Waldkraiburg, Polizei sowie untere Verkehrsbehörde; seitens privater Einwendungen wurde diese Thematik in besagtem Bereich nicht problematisiert) vorgenommen wurde.

B. Materiell-rechtliche Würdigung

I. 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.

II. Planrechtfertigung

Das Vorhaben ist unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten im Interesse der Allgemeinheit objektiv notwendig.

1. Allgemeine Ausführungen

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (*BVerwGE 125, 116*).

Auf Ebene der Planrechtfertigung ist daher ...

*noch ungeachtet der genauen (negativen) Auswirkungen des Vorhabens auf öffentliche, kommunale oder private Drittbelange (hierzu sogleich unter **Ziffer B.IV bis B.VII der Entscheidungsgründe**) sowie der Berücksichtigung etwaiger weniger belastender Planungsalternativen (hierzu sogleich unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe**)*

zu prüfen, ob

- die seitens der Vorhabenträgerin mit dem Vorhaben verfolgten Ziele überhaupt grundsätzlich von den Zielvorgaben des jeweiligen Fachplanungsgesetzes gedeckt sind

(grundsätzlich zulässiges Ziel)

- unter dem Blickwinkel des aufgeworfenen (abstrakten) Ziels (z.B. *Gewährleistung Verkehrssicherheit*) im konkreten Fall überhaupt ein Handlungsbedarf besteht

(Handlungsbedarf)

sowie

- die dem jeweiligen Ziel zugeordneten Maßnahmen im konkreten Fall überhaupt zur Erreichung des gesteckten Ziels geeignet sind

(Geeignetheit der Maßnahme)

Die Planrechtfertigung für das vorliegende Bauvorhaben ist dem BayStrWG als Fachplanungsgesetz zu entnehmen, insbesondere aus Art. 9 BayStrWG, welcher die Aufgaben des Straßenbaulastträgers regelt.

2. Geltend gemachte Planungsziele / zur Realisierung vorgesehene Maßnahmen

Durch die vorliegend beantragten Maßnahmen soll ...

- die Verkehrssicherheit der St 2091 und deren Kreuzungs- und Knotenpunkten durch Beseitigung zweier Unfallschwerpunkte verbessert bzw. wiederhergestellt werden

und gleichzeitig

- die Leistungsfähigkeit der als Autobahnzubringer dienenden St 2091 und deren Knotenpunkten im Plangebiet sichergestellt werden,
- unter Aufrechterhaltung der bestehenden Verbindungsfunktionen.

Die seitens des Vorhabenträgers des Weiteren angeführte Verringerung bestehender Immissionsbelastung durch östliches Abrücken sowie Tieferlegung der St 2091 stellt hingegen kein Planungsziel, sondern vielmehr einen, im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen positiven Nebeneffekt der Planung dar.

Insgesamt können **fünf Planungsziele** unterschieden werden, welche sich – aufgrund des engen räumlichen und funktionalen Zusammenhangs der einzelnen Kreuzungs-, Knoten- und Zwangspunkte (Einmündung Teplitzer Straße / Bahnübergang / Einmündung MÜ 20 / Pürtener Kreuzung / Brücke über Innwerkkanal) – in der Reichweite ihrer Maßnahmen oftmals überschneiden oder wechselseitig bedingen.

Sie haben ihren **räumlichen Ursprung** an folgenden drei Kreuzungs- / Knotenpunkten bzw. Streckenabschnitten der St 2091 im Plangebiet (*nachfolgend von Süden nach Norden aufgelistet*):

- (derzeit höhenfreie) Kreuzung von St 2091 und St 2352 (sog. Pürtener Kreuzung) sowie kurviger, steil zum Innwerkkanal abfallender Streckenabschnitt der St 2091 unmittelbar südlich der Pürtener Kreuzung
- (derzeit höhenfreie) Kreuzung St 2091 und Bahnlinie Rosenheim – Pilsting, als beschränktem Bahnübergang ausgestaltet
- Knotenpunkt St 2091 und Teplitzer Straße (derzeit einfache Einmündung mit Linksabbiegespur in der St 2091)

2.1 Bahnübergang (Leistungsfähigkeit St 2091)

(Planungsziel 1)

(1)

Um die bei Schließung der Schranken eintretenden Rückstauungen sowie daraus resultierende Verstopfungen der sich unmittelbarer Nähe befindenden Straßen-Knotenpunkte künftig zu vermeiden, soll die Kreuzung zwischen St 2091 und Bahnlinie höhenfrei ausgestaltet werden („Beseitigung Bahnübergang“).

(2)

Dies erfordert wiederum Anpassungen an den benachbarten Einmündungen von Teplitzer Straße im Norden sowie MÜ 20 im Süden.

*(Wenngleich nicht notwendiger Weise in der beantragten Form, welche vielmehr auf andere Planungsziele zurückzuführen ist, siehe hierzu die Ausführungen sogleich unter **Ziffer B.II.2.3 der Entscheidungsgründe**)*

(3)

Ebenfalls als Reaktion auf die Höhenfreimachung / Beseitigung des bisherigen Bahnübergangs erfolgt der serpentinenförmig angelegte Bau der Rad- und Fußgängerrampe (Ifd. Nr. 1.23 des *Regelungsverzeichnisses*). Hierdurch soll auch nach Umbau der Bahnkreuzung eine kurze Verbindung zwischen Bahnhofstraße und nördlichem Gewerbegebiet sichergestellt und so Fußgängern und Fahrradfahrern Umwege erspart werden.

2.2 Knotenpunkt St 2091 / Teplitzer Straße (Verkehrssicherheit / Leistungsfähigkeit)

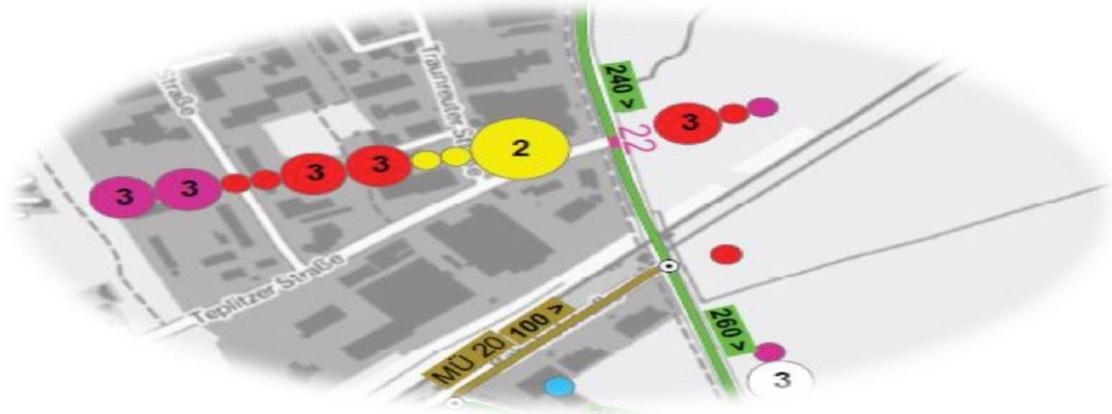
(Planungsziele 2 und 3)

An der derzeitigen Einmündung der Teplitzer Straße in die St 2091 setzen zwei Planungsziele an:

(1)

Zum einen soll der dortige Unfallschwerpunkt beseitigt werden (*Planungsziel 2*).

(Unfallhäufungspunkt Nr. 22 des Unfallhäufungsprogrammes 2015 – 2017, siehe auch nachfolgende Abbildung). Erläuterungen hierzu, insbesondere zu den in der Abbildung verwendeten Symbolen erfolgen sogleich unter Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe.



(2)

Zugleich soll der Knotenpunkt – bei gleichzeitiger Wahrung der Verkehrssicherheit – ausreichend leistungsfähig ausgestaltet werden, derzeitige Defizite in der Leistungsfähigkeit (Überlastung) behoben werden (*Planungsziel 3*).

(a)

Hierzu soll die bisherige Einmündung in einen Kreisverkehr umgebaut werden (*lfd. Nr. 1.01 des Regelungsverzeichnisses, Unterlage 11*).

(b)

Um dessen Leistungsfähigkeit zu gewährleisten, ist auch eine entsprechende Anpassung des unmittelbar südlich gelegenen Bahnüberganges vorgesehen:

Um zu verhindern, dass bei Schließung der Schranken (infolge der erforderlichen Schrankenschließzeiten in Verbindung mit der sehr hohen Verkehrsbelastung) der hierdurch entstehende Rückstau den Kreisverkehr verstopft und somit den

Knotenpunkt leistungsunfähig macht, soll - unabhängig von der unter *Ziffer B.II.2.1 der Entscheidungsgründe* aufgeführten Problematik – der Bahnübergang beseitigt und die Kreuzung von St 2091 und Bahnlinie stattdessen höhenfrei ausgebaut werden.

Die geplante Beseitigung des Bahnüberganges / Höhenfreimachung basiert daher nicht nur auf dem Bedürfnis, ein bereits aus sich heraus bestehendes Leistungshindernis für die St 2091 (ungeachtet des nördlichen Knotenpunktes) zu beseitigen, sondern stellt zugleich eine Folgemaßnahme der Umbauten am nördlich hierzu gelegenen Knotenpunkt St 2091 - Teplitzer Straße dar.

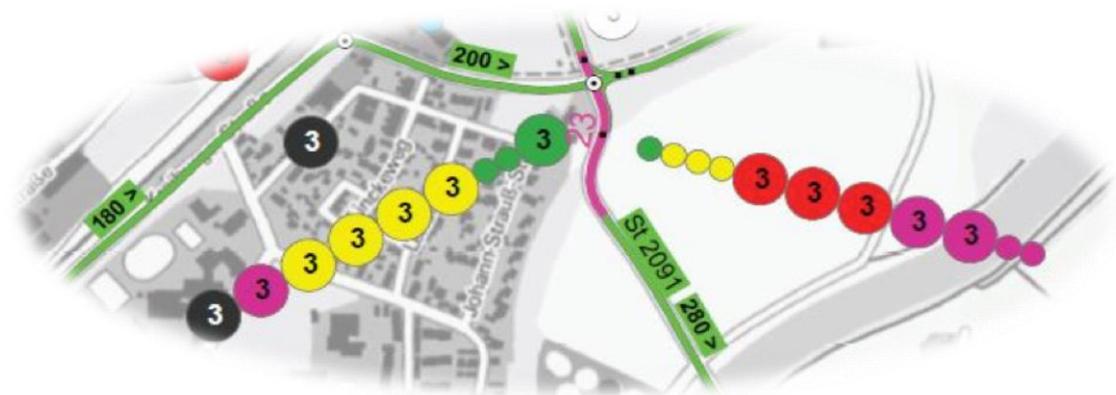
2.3 Pürtener Kreuzung / südlich daran angrenzender Streckenabschnitt der St 2091 (Verkehrssicherheit / Leistungsfähigkeit / Aufrechterhaltung Verkehrsfunkt.)

(Planungsziele 4 und 5)

(1)

Zunächst soll der – auch nach Durchführung kurz- und mittelfristiger baulicher wie verkehrsrechtlicher Maßnahmen – bestehende Unfallschwerpunkt auf der St 2091 im Bereich südlich der (derzeit noch höhengleichen) Pürtener Kreuzung beseitigt werden (Planungsziel 4).

(**Unfallhäufungslinie Nr. 23** des Unfallhäufungsprogrammes 2015 – 2017, siehe auch nachfolgende Abbildung), hierzu sogleich unter Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe.



(2)

Des Weiteren soll die Leistungsfähigkeit der St 2091 sowie des Kreuzungs- und Knotenpunktes von St 2091 und St 2352 verbessert werden, die durch die bisherigen verkehrssichernden Maßnahmen (v.a. ampelgeregelt Kreuzung) erheblich gemindert worden war (*Planungsziel 5*).

Dies soll mittels Höhenfreimachung (Überführung St 2352 mittels Brückenbauwerk (*lfd. Nr. 1.12 des Regelungsverzeichnisses*) / Verbindungsrampe (*lfd. Nr. 1.10 des Regelungsverzeichnisses*) und Anknüpfung mittels Kreisverkehre (*lfd. Nr. 1.09 und Nr. 1.11 des Regelungsverzeichnisses*) sowie Abflachung der zum Innwerkkanal steil abfallenden Strecke der St 2091 südlich der Pürtener Kreuzung bewerkstelligt werden.

(3)

Um eine Anbindung der MÜ 20 an die St 2091 auch nach Tieferlegung der St 2091 infolge Höhenfreimachung verkehrssicher und leistungsfähig zu gewährleisten, soll die derzeitige Einmündung der MÜ 20 um ca. 200 Meter nach Süden verlegt, die MÜ 20 entsprechend – zumeist auf dem Bestand der alten St 2091 – verlängert und schließlich mittels Kreisverkehr mit der St 2091 verknüpft werden (*lfd. Nr. 1.07 des Regelungsverzeichnisses*).

Die Verlegung und neue Anknüpfung der MÜ 20 stellt daher eine Folgemaßnahme der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung dar, um bestehende Verbindungsfunktionen aufrecht zu erhalten. Die - aus anderen Gründen (s.o.) vorgenommene - Bahnübergangsbeseitigung hingegen würde zwar eine Anpassung, nicht hingegen eine Verlegung der MÜ 20 und vollständige Neuanknüpfung mittels Kreisverkehr erforderlich machen.

Des Weiteren bedingt die Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung entsprechende Anpassung der betroffenen Geh- und Radwege.

2.4 Zusammenhang zwischen Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit

Generell besteht zwischen Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zwischen den konzertierten Maßnahmen an den verschiedenen Kreuzungs- und Knotenpunkten ein enger Zusammenhang, wie bereits in den vorangegangenen Ausführungen angeklungen:

Zum einen führen Defizite in der Verkehrssicherheit bzw. daraus resultierende Unfälle / temporären Sperrungen etc. zugleich zu einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit.

Zum anderen verleiten leistungsschwache Knotenpunkte (z.B. *langes Warten bei Abbiegen von der St 2091 in die Teplitzer Straße*) zu gefährlichem Fahrverhalten (z.B. *überhastetes Abbiegen trotz Gegenverkehr*) und führen damit indirekt zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit geht daher zugleich einher mit einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Des Weiteren führen die Verkehrssicherheit erhöhende Maßnahmen des Öfteren zunächst zu einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit, so dass sie zugleich mit darauf reagierenden Maßnahmen zur Förderung der Leistungsfähigkeit verknüpft werden müssen.

Durch die Kombination verschiedener Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und / oder Leistungsfähigkeit an den verschiedenen o.g. problematischen Stellen des Plangebietes soll dem Rechnung getragen, die bestehenden Probleme grundsätzlich gelöst und nicht nur von einer Stelle auf eine andere verlagert werden.

3. Verkehrssicherheit (Zulässigkeit / Handlungsbedarf / Geeignetheit)

3.1 Ziel-Zulässigkeit gemäß BayStrWG

Gemäß Art. 9 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 F.2 BayStrWG ist es zentrale Aufgabe des Straßenbaulastträgers und damit zulässiges Planungsziel, im Interesse der Allgemeinheit die Verkehrssicherheit der ihm zugeordneten Straßen – ggf. durch Bau- bzw. Umbaumaßnahmen – sicherzustellen.

3.2 Konkreter Handlungsbedarf (Bestehen Unfallschwerpunkte)

Nach Auswertung der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere ...

- unter Rückgriff auf die durch die Zentralstelle Verkehrssicherheit der Bayerischen Staatsbauverwaltung (ZVS) erstellten Unfallhäufungsprogramme 2000 – 2002, 2003 – 2005, 2006 – 2008, 2009 – 2011, 2012 – 2014 sowie insbesondere 2015 – 2017 und dem aktuellen Zeitraum 2018 bis 31. Mai 2019, in welchem die polizeilich aufgenommenen Unfälle gesammelt, analysiert und nach Ort, Art sowie Folgen des Unfalles aufgeschlüsselt werden
- unter Berücksichtigung der Bewertungen der örtlichen Unfallkommission,
- nach Anhörung der zuständigen Fachbehörden (Polizei / Straßenaufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern / untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Mühldorf a. Inn)

sowie

- unter Berücksichtigung der seitens Teilen der Einwender vorgebrachten Zweifel und Anmerkungen

ist davon auszugehen, dass die oben *unter Ziffer B.II.2.2 sowie Ziffer B.II.2.3 der Entscheidungsgründe* aufgeführten Unfallschwerpunkte noch immer und trotz Durchführung kurz- und mittelfristiger baulicher und verkehrsrechtlicher Maßnahmen weiterhin fortbestehen und somit ein grundsätzlicher Handlungsbedarf für die geplanten langfristigen baulichen verkehrssichernden Maßnahmen gegeben ist.

(1)

Die oben genannten (*und sogleich zeichnerisch dargestellten*) sieben **Unfallhäufungsprogramme für den Zeitraum zwischen 2000 und 2019** zeigen in Teilbereichen ein partielles Verschwinden / Minimieren von Teilen der Unfallhäufungspunkte bzw. -linien sowie ein Abschwächen der – infrastrukturbedingten - Unfallfolgen (*Abbiege-Unfall / Unfall beim Einbiegen bzw. Kreuzen / Fahr Unfall im Längsverkehr im Bereich von Kurven*) auf maximal die Unfallkategorie UK 3 (*Unfall mit Leichtverletzten*).

Die Auflösung bzw. Minimierung der Unfallhäufigkeit / der Unfallschwerpunkte ist auf die seit dem Jahre 2000 bis 2017 sukzessive vorgenommenen kurz- und mittelfristigen baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen (*kleinere bauliche Maßnahmen wie etwa Umbau der Lichtsignalanlage / Verbesserung der Markierung / Aufstellen von Stahlschutzplanken und Richtungstafeln / Spurrinnensanierung sowie verkehrsrechtliche Anordnungen wie etwa Anordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen / Abbiege- bzw. Einbiege-Verbote*) zurückzuführen.

Die Reduzierung der Schwere der Unfallfolgen beruht hingegen vornehmlich auf der Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen der Fahrzeuge.

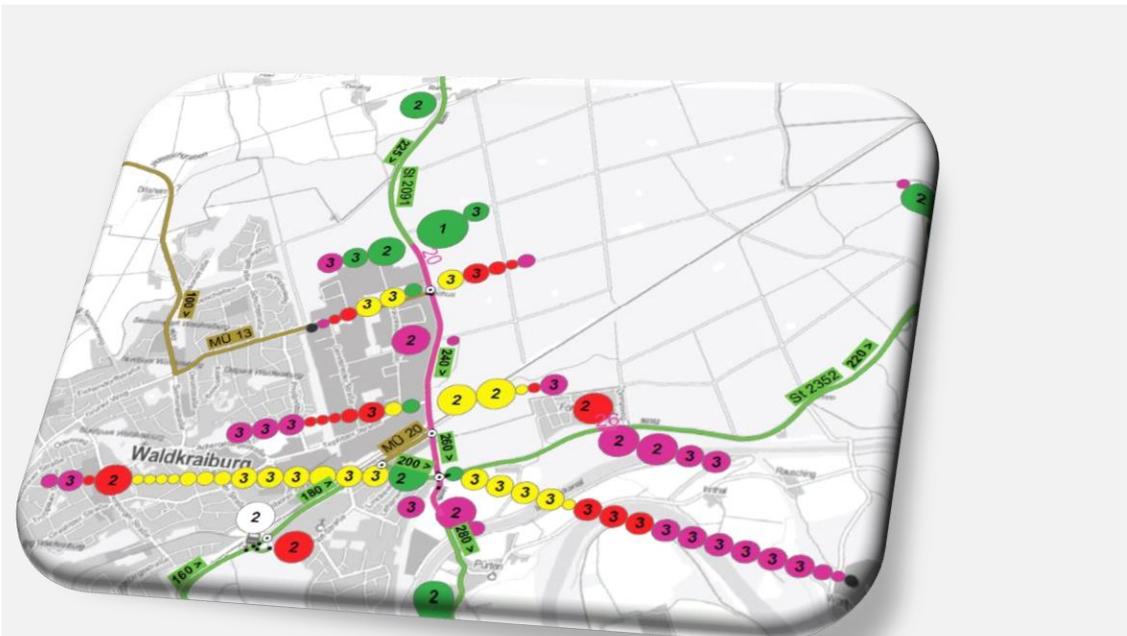
*Anmerkungen zu den nachfolgenden Unfallkarten: Jeder **Kreis** steht für einen verzeichneten Unfall. Die **Farbe des Kreises** gibt Auskunft darüber, um welchen Unfalltyp es sich handelt, sprich: bei welchem Verkehrsvorgang / in welcher Konfliktsituation dieser passiert ist. Für die Beurteilung dieses Vorhabens relevant: Fahr Unfall (insb. in Kurven) = grün, Abbiege-Unfall = gelb, Einbiegen / Kreuzen-Unfall = rot. Die im Kreis verzeichnete **Zahl** (sowie die **Größe** des Kreises) weist die sog. Unfallkategorie aus. Diese ergibt sich aus der schwersten Unfallfolge: 1 = Unfall mit Getöteten, 2 = Unfall mit Schwerverletztem, 3 = Unfall mit Leichtverletzten (Personenschäden); 4 - 6 (nur Sachschaden); Kleinstunfälle werden als Kreise ohne Zahlen dargestellt.*

Unfälle im Zeitraum 2000 – 2002:



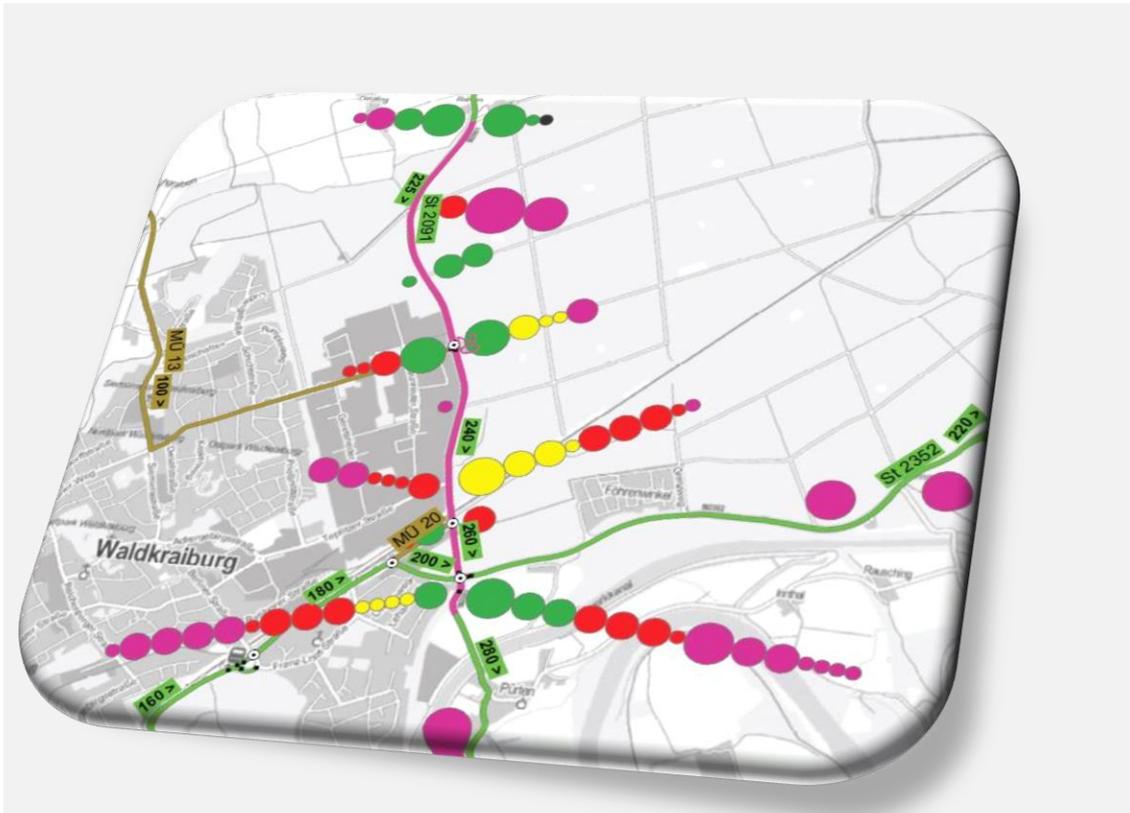
Unfallhäufungslinie (Nr. 21) vom kurvigen, steil abfallenden Bereich südlich der Pürtener Kreuzung bis weit über das Ende des Plangebiets im Norden; zahlreiche Unfälle der Kategorie UK Nr. 2 (Unfall mit Schwerverletzten)

Unfälle im Zeitraum 2003 – 2005:



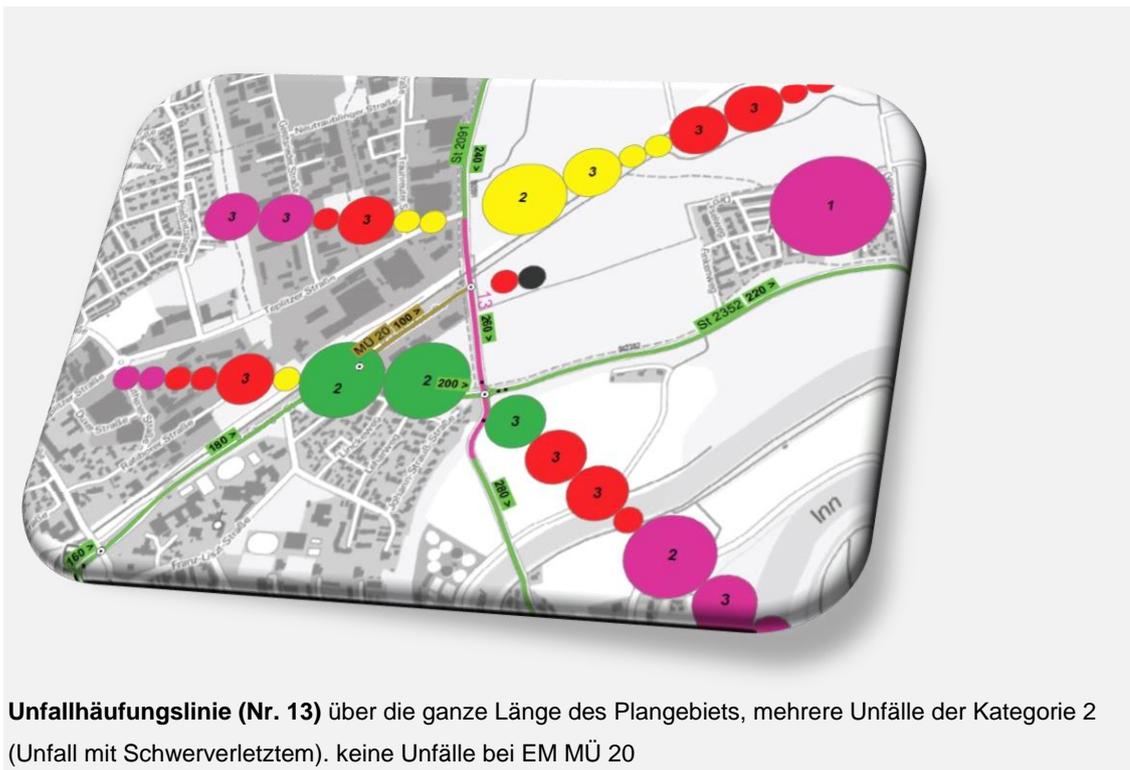
Unfallhäufungslinie (nun Nr. 20) weiterhin vom Bereich südlich der Pürtener Kreuzung bis nördlich des Plangebiets.

Unfälle im Zeitraum 2006 – 2008:



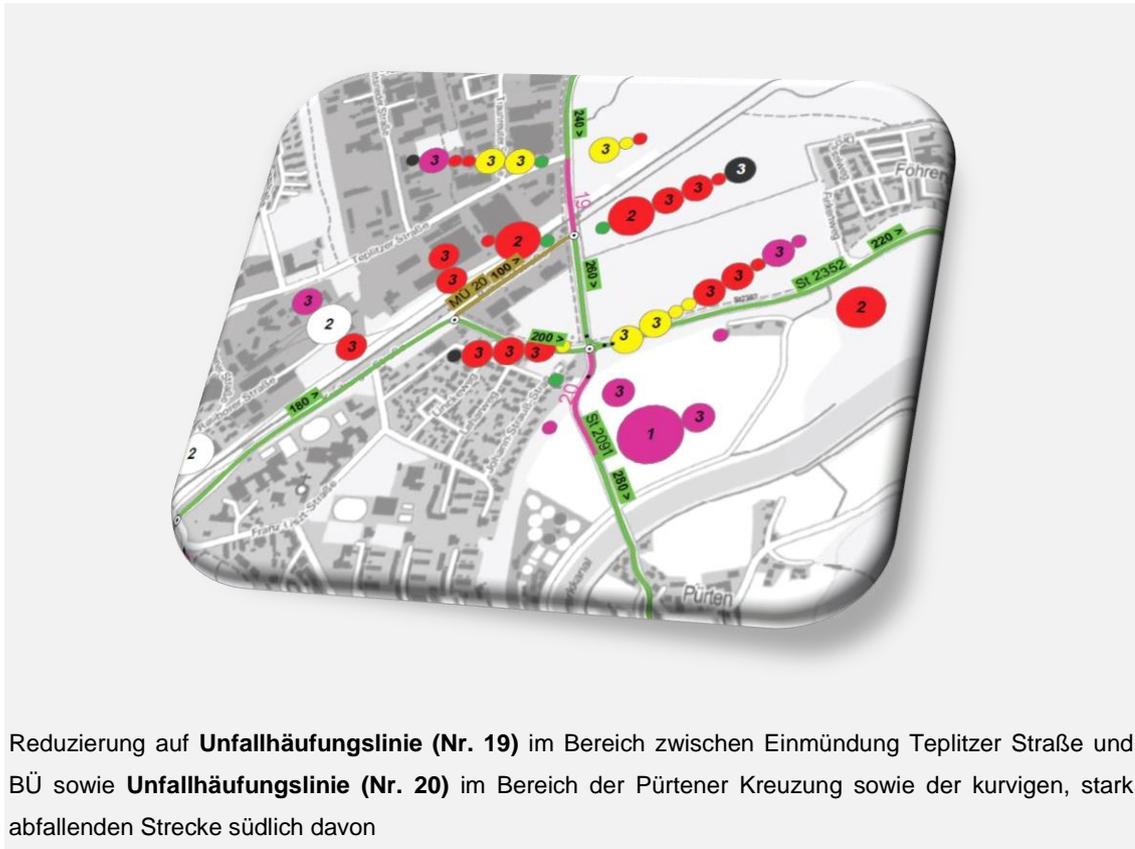
(Unfallhäufungslinie (Nr. 20) von südlich der Pürtener Kreuzung bis weit nördlich des Plangebietes)

Unfälle im Zeitraum 2009 – 2011:

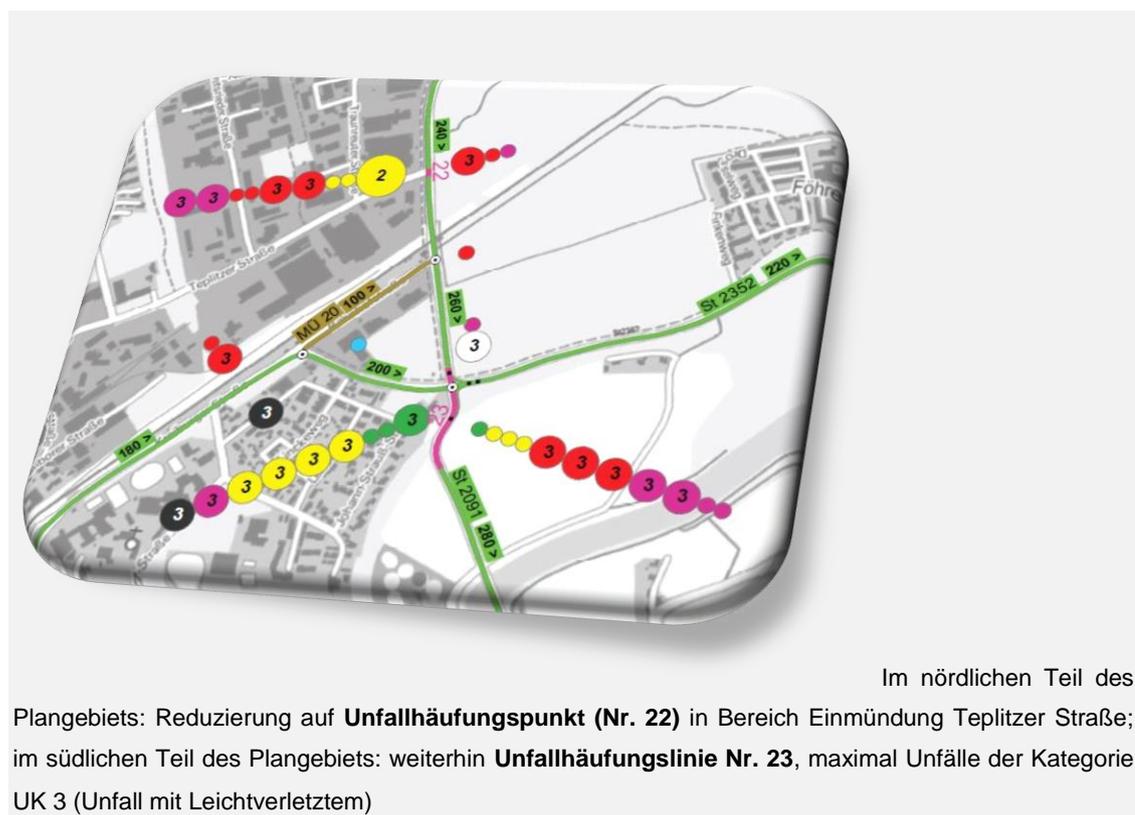


Unfallhäufungslinie (Nr. 13) über die ganze Länge des Plangebietes, mehrere Unfälle der Kategorie 2 (Unfall mit Schwerverletztem). keine Unfälle bei EM MÜ 20

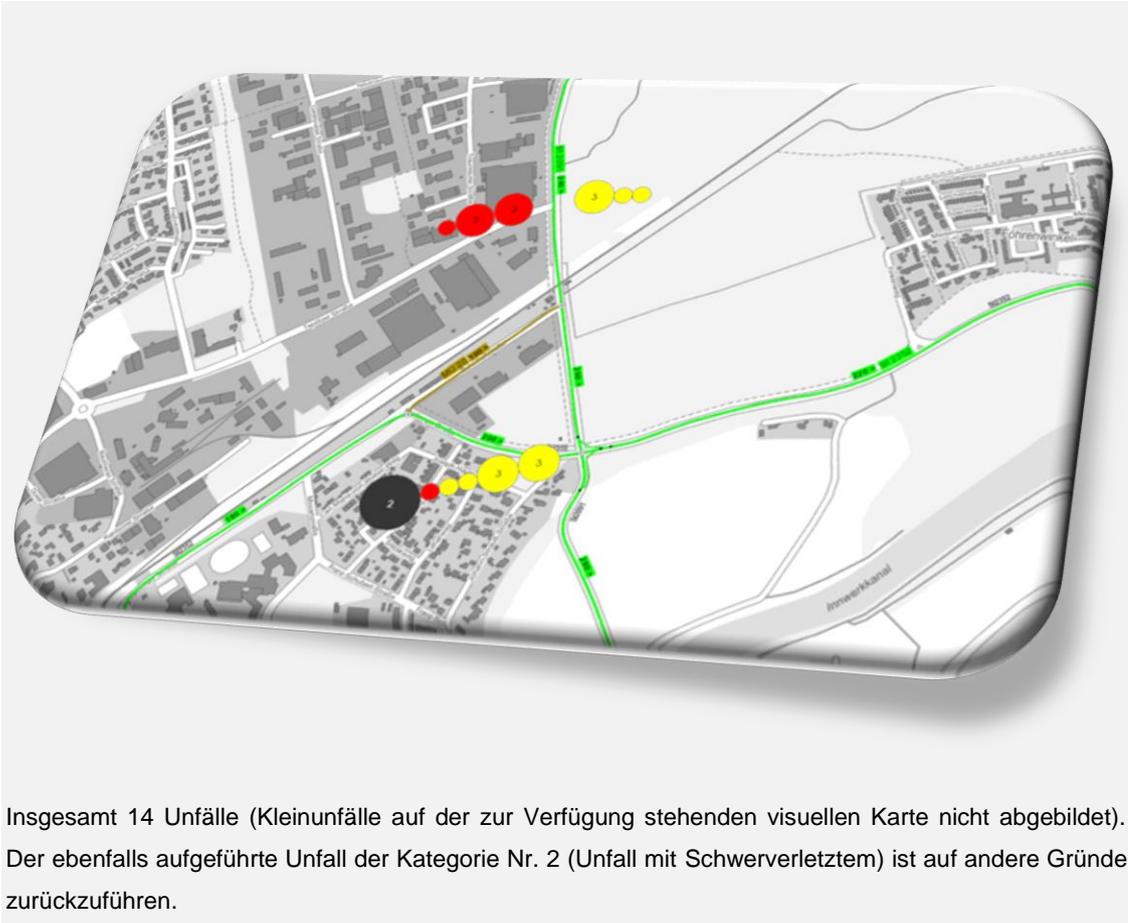
Unfälle im Zeitraum 2012 – 2014:



Unfälle im Zeitraum 2015 – 2017:



Zeitraum 2018 – 31. Mai 2019
(noch laufender !!! 3-Jahres-Zeitraum);



(2)

Wie die soeben dargestellten Erfassungen zeigen, konnte von den ursprünglich vier im Plangebiet gelegenen (teilweise zu einer / mehreren Unfalllinien zusammengefassten) Gefahrenzonen / Unfallschwerpunkten (*Pürtener Kreuzung – unmittelbarer Kreuzungsbereich; St 2091 südlich der Pürtener Kreuzung (Kurven / Steigung bzw. Abfall von bzw. zum Innwerkkanal; Einmündung MÜ 20 (Bahnhofstraße) in St 2091 nahe Bahnübergang; Einmündung Teplitzer Straße in St 2091)* bezogen auf die **Unfallhäufigkeit ...**

- lediglich im Bereich der Einmündung von MÜ 20 (Bahnhofstraße) in die St 2091 die Anzahl der Unfälle ab 2015 auf ein hinnehmbares Maß reduziert werden. Dies ist auf das seit 2015 angeordnete Linksabbiege- sowie Linkseinbiegeverbot zurückzuführen.

- Zwar konnten - ebenfalls seit 2015 - die Unfallhäufungen im unmittelbaren Kreuzungsbereich von St 2091 und St 2352 (Pürtener Kreuzung) durch Einrichten einer Lichtsignalampel aufgelöst werden.
- Jedoch hat sich das Unfallgeschehen nun in den bereits zuvor betroffenen, südlich der Pürtener Kreuzung gelegenen, kurvigen und steil zum Kanal abfallenden Straßenabschnitt der St 2091 verlagert.
- Auch im Bereich der Einmündung der Teplitzer Straße ist keine zufriedenstellende Verringerung der – infrastrukturbedingten – Unfälle zu verzeichnen.

(3)

Hinsichtlich der beiden bestehenden Unfallschwerpunkte (südlich der Pürtener Kreuzung gelegener Streckenabschnitt der St 2091 = *Unfallhäufungslinie Nr. 23 in UHP 2015 – 2017* sowie Einmündung Teplitzer Straße in die St 2091 = *Unfallhäufungspunkt Nr. 22 in UHP 2015 – 2017*) ist hinsichtlich der **Unfallfolgen** eine leichte Abschwächung zu erkennen (maximal Unfälle der Kategorie UK 3 (= *schwerste Unfallfolge: Leichtverletzter*)). Laut Fachbehörden ist dies hauptsächlich auf verbesserte Sicherheitseinrichtungen der Fahrzeuge zurückzuführen.

(4)

Zusammenfassend ist jedoch festzuhalten, dass beide genannten Zonen in den letzten sechs Unfallhäufungsprogrammen (welche die Jahre 2000 bis 2017 in jeweils 3-Jahres-Zeiträumen erfassen) stets als Unfallhäufungspunkte bzw. –linien mit insbesondere auch Personenschäden identifiziert wurden. Der gesamte Bereich besitzt damit den Status eines sog. „Dauerbrenners“ (Bereich Einmündung Teplitzer Straße) bzw. „Superdauerbrenners“ (Bereich Pürtener Kreuzung), so dass unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit auch nach Durchführung der zur Verfügung stehenden kurz- und mittelfristigen baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen weiterhin dringender Handlungsbedarf besteht, welcher – wie auch die zuständige örtliche Unfallkommission anmahnt – nur durch die hier festgestellten langfristigen baulichen Maßnahmen befriedigt werden kann.

3.3 Geeignetheit der vorgesehenen Maßnahmen

Auf Basis der im Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse, insbesondere ...

- unter Auswertung der Empfehlungen der – aus Vertretern von Polizei, Straßenverkehrsbehörden sowie Straßenbaulastträgern bestehenden - örtlichen Unfallkommission als Expertengremium sowie
- den Stellungnahmen der Straßenaufsichtsbehörde (Regierung von Oberbayern – Sachgebiet 31.1),
- der unteren Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Mühldorf sowie
- der örtlich zuständigen Polizeiinspektion Waldkraiburg

ist davon auszugehen, dass die im Rahmen der Planungen vorgesehenen bzw. unter **Ziffer A.III dieser Entscheidung** mittels Nebenbestimmung angeordneten Maßnahmen zur Beseitigung der Unfallschwerpunkte technisch geeignet sind, die Verkehrssicherheit auf den Verkehrswegen und Knotenpunkten des Plangebiets in ausreichendem Maße sicherzustellen.

4. Leistungsfähigkeit (Zulässigkeit / Bedarf / Geeignetheit)

4.1 Ziel-Zulässigkeit nach BayStrWG

Gemäß Art. 9 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Hs.1 BayStrWG ist es zentrale Aufgabe des Straßenbaulastträgers, im Interesse der Allgemeinheit die Leistungsfähigkeit der ihm zugeordneten öffentlichen Straße zu gewährleisten.

4.2 konkreter Handlungsbedarf (Verkehrsprognose)

4.2.1 zu erwartendes Verkehrsaufkommen / Verkehrszuwachs (Prognose)

Laut der vom Vorhabenträger in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung ist auf der St 2091 bis zum Jahre 2030 mit einer deutlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Siehe hierzu insbesondere die Ausführungen in **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 2.3.2 sowie in **Unterlage 21**, Ziffer 3.

Als Ursache hierfür wird die Zubringerfunktion der St 2091 zur A 94 im Zusammenspiel mit dem für weite Teile Südbayerns, u.a. auch für den Landkreis Mühldorf am Inn sowie speziell die Stadt Waldkraiburg zu erwartenden Bevölkerungswachstums ausgemacht.

Substantiierte Zweifel an der Richtigkeit bzw. der hierfür verwendeten Methodik wurden im Rahmen des Anhörungsverfahrens weder seitens der beteiligten, insoweit fachlich zuständigen Träger öffentlicher Belange noch von Privateinwendern vorgebracht.

4.2.2 Derzeitiger Zustand Leistungsfähigkeit / Leistungsfähigkeit im Prognosenullfall

Auf Basis der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse schätzt die Planfeststellungsbehörde die Lage wie folgt ein:

Bereits für das derzeitige Verkehrsaufkommen sind die Kreuzungs- bzw. Knotenpunkte der St 2091 in ihrer derzeitigen Ausgestaltung, insbesondere nach Durchführung der kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit, nur unzureichend leistungsfähig.

Die Tatsache, dass die einzelnen Staupunkte zudem in engem räumlichen Zusammenhang „hintereinander geschaltet“ sind, verstärkt deren negative Wirkung noch, so dass eine umfassende Lösung erforderlich ist, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu gewährleisten.

Da zudem – wie soeben **unter Ziffer 4.2.1 der Entscheidungsgründe** beschrieben – für die Zukunft eine nochmals deutliche Steigerung des Verkehrsaufkommens prognostiziert werden muss, ist laut den vom Vorhabenträger vorgelegten Fachgutachten, welches durch die zuständigen Fachbehörden gegengeprüft wurde, zu erwarten, dass bei Beibehaltung des jetzigen Zustandes die St 2091 bzw. deren Knoten- und Kreuzungspunkte, insbesondere die Pürtener Kreuzung sowie die Einmündung der Teplitzer Straße in die St 2091 nicht mehr leistungsfähig wären, so dass auch in punkto Leistungsfähigkeit Handlungsbedarf besteht.

4.3 Geeignetheit der vorgesehenen Maßnahmen

Laut der Untersuchungen des Vorhabenträgers ist die Leistungsfähigkeit der geplanten Knotenpunktösungen ausreichend, um das prognostizierte Verkehrsaufkommen angemessen zu bewältigen.

*Siehe hierzu insbesondere die Ausführungen in **Unterlage 21**, insbesondere unter Ziffer 4 und Ziffer 5.*

Bedenken oder Fehler betreffend die oben genannte Verkehrsuntersuchung (Fehler in der grundsätzlichen Methodik, Verwendung falscher Basisdaten, Berechnungsfehler, fehlerhafte Schlussfolgerungen etc.) wurden weder im Anhörungsverfahren seitens der beteiligten Träger öffentlicher Belange oder von Privateinwendern vorgebracht, noch traten diese bei der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde zu Tage, so dass die Ergebnisse der Untersuchung dieser Entscheidung zu Grunde gelegt werden konnten.

III. Planungsvarianten / wesentliche Auswahlgründe

1. Allgemeine Ausführungen

Teil des Abwägungsprogramms bei der Entscheidungsfindung ist die Prüfung von Planungsalternativen (*BVerwG 24.4.2009, Az. 9 B 10/09*). In diesem Zusammenhang sind jedoch (nur) solche Planungsalternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen, die nach Lage der Dinge ernsthaft in Betracht kommen (*BVerwG, Urteil vom 21.1.2016, Az. 4 A 5*).

Die Planfeststellungsbehörde ist jedoch nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (*vgl. BVerwG vom 24.04.2009, 9 B*

10.09). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umwelt-Gesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planung nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (*BVerwG, Urteil vom 26.06.1992, Az. 4 B 1-11.92*).

Nach Prüfung der für das Vorhaben insgesamt sowie für einzelne Maßnahmen in Betracht kommenden Planungsvarianten weisen die sonstig geprüften Varianten gegenüber der beantragten Variante deutliche Nachteile auf. Die Entscheidung des Vorhabenträgers für die beantragte Variante ist somit nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde konsequent, weshalb die beantragte Variante festgestellt wird.

2. Varianten

Jenseits der sog. Nullvariante, also eines gänzlichen Verzichtes auf das Projekt bei Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes, waren vorliegend drei Kategorien bzw. auf einander aufbauende Ebenen an Varianten zu unterscheiden:

- Trassenvarianten, sprich: der großräumige Streckenverlauf
- Planungsvarianten, sprich: die konkrete bauliche Ausgestaltung (z.B. *Höhenfreimachung einer Kreuzung oder Kreisverkehr*) sowie die kleinräumige Lage der einzelnen Ausbaumaßnahmen innerhalb der großräumigen Trasse (z.B. *Bauen auf bestehenden Straßenraum oder leichtes Verschieben*)
- Baudurchführungsvarianten, sprich: die Optionen, wie die unter Trassen- und Planungsvarianten aufgelisteten baulichen Ergebnisse herbeigeführt bzw. auf welche Weise Verkehrsströme für die Dauer der Bauzeit geführt werden können (vorliegend z.B. *Umleitung Verkehr während Bauzeit über bestehende Straße oder über Ersatztrasse*)

Trassen- sowie Planungsvarianten beziehen sich somit auf das bauliche Ergebnis des Vorhabens, die Baudurchführungsvarianten auf die Bauphase bzw. Probleme der Umsetzung / Baubarkeit.

*Nachfolgend werden die theoretisch denkbaren Varianten der soeben genannten Kategorien nochmals danach unterschieden, ob sie bereits auf Ebene einer Grobprüfung – etwa aufgrund offenkundiger Ungeeignetheit oder Unverhältnismäßigkeit – auszuschneiden waren (**Ziffer 2.1** sowie **2.3**) oder im Rahmen des Verfahrens detaillierter zu betrachten waren (**Ziffer 2.2**), etwa dahingehend, ob sie tatsächlich geeignet sind, die Planungsziele zu erreichen sowie – als Basis für die anschließende Gewichtung und Abwägung - dahingehend, welche (positiven / negativen) Auswirkungen sie jeweils auf verschiedene Belange haben (siehe hierzu **Ziffer B.III.3 der Entscheidungsgründe**).*

2.1 Nullvariante

Die sog. Nullvariante, also ein gänzlicher Verzicht auf das Projekt bei Beibehaltung des gegenwärtigen Zustandes ist für die Erreichung der gesteckten Planungsziele (Verbesserung Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit) gänzlich ungeeignet. Auf eine nähere Auseinandersetzung konnte daher vorliegend verzichtet werden.

*In diesem Zusammenhang sei im Hinblick auf das Planungsziel Verbesserung Verkehrssicherheit nochmals auf die Ausführungen unter **Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe** im Rahmen der Planrechtfertigung verwiesen.*

2.2 Näher untersuchte Varianten (Planungsvarianten / Baudurchführungsvarianten)

Nachfolgend dargestellte Planungs- und daran anknüpfende Bauausführungsvarianten wurden in diesem Verfahren näher betrachtet, positive wie negative Auswirkungen auf vorhaben- wie drittbezogene öffentliche, kommunale und private Belange ermittelt und gewichtet (**Ziffer B.III.3**) und in die Abwägung eingestellt (**Ziffer B.III.4**).

Die nachfolgend dargestellten Varianten lassen sich anhand folgender drei Fragestellungen in mehrere Gruppen / Untergruppen einteilen:

- Auf Ebene der Planungsvarianten war zunächst die grundsätzliche Frage zu beantworten:

- Soll soweit möglich auf bestehendem Straßenraum gebaut werden (bei gleichzeitiger Sperrung Verkehrswege / Umleitung Verkehrsströme)?

*Im Folgenden als Planungsvariante 5 geführt. Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer 2.2.2***

- Oder auf (östlich und parallel zum derzeitigem Straßenraum verlaufenden) neuen Flächen (und weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs)?

*Im Folgenden als Planungsvarianten 1 – 4 geführt. Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer 2.2.1***

- Bei beiden soeben genannten Grundoptionen (Bauen im Bestand / Bauen auf neuen Flächen) stellte sich des Weiteren – nachfolgend dargestellt an der Option Bauen auf neuen Flächen – die Frage:

- Wie soll die Pürtener Kreuzung sowie die anderen betroffenen Kreuzungs- / Knotenpunkte neugestaltet werden?

*Vgl. hierzu die Ausführungen zu den Planungsvarianten 1, 2, 3 sowie 4 unter den **Ziffern B.III.2.2.1(1) ff.***

- Im Rahmen Option Bauen im Bestand (*Planungsvariante 5*) stellen sich des Weiteren folgende zwei Fragen:

- Wie lässt sich die Höhenfreimachung der Kreuzung St 2091 – Bahnlinie technisch realisieren?

*Baudurchführungsvarianten 5.1, siehe **Ziffer 2.2.2(1)***

- Auf welche Weise können die verschiedenen Verkehrsströme der St 2091 für die Dauer der Bauzeit langfristig umgeleitet werden?

*Baudurchführungsvarianten 5.2, siehe **Ziffer 2.2.2(2)***

2.2.1 Bauen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf neuen Flächen

(Planungsvarianten 1 bis 4)

Die vorliegend beantragte Variante (= *Planungsvariante 3 des nachfolgenden Variantenvergleichs*) sowie die ebenfalls im Verfahren näher untersuchten Planungsvarianten 1, 2 und 4 verbindet allesamt ein zentrales Planungselement:

Um langfristige Sperrungen und Umleitungen während der mehrjährigen Bauzeit zu vermeiden, würde östlich des bestehenden Straßenraumes der St 2091 bzw. nördlich des bestehenden Straßenraumes der St 2352 jeweils ein neuer Straßenkörper errichtet werden. Auf diese Weise könnte während der Bauarbeiten der Verkehr auf den betroffenen Staatsstraßen sowie der Bahnlinie – bis auf wenige, zeitlich eng begrenzte Ausnahmen – ungestört aufrechterhalten werden.

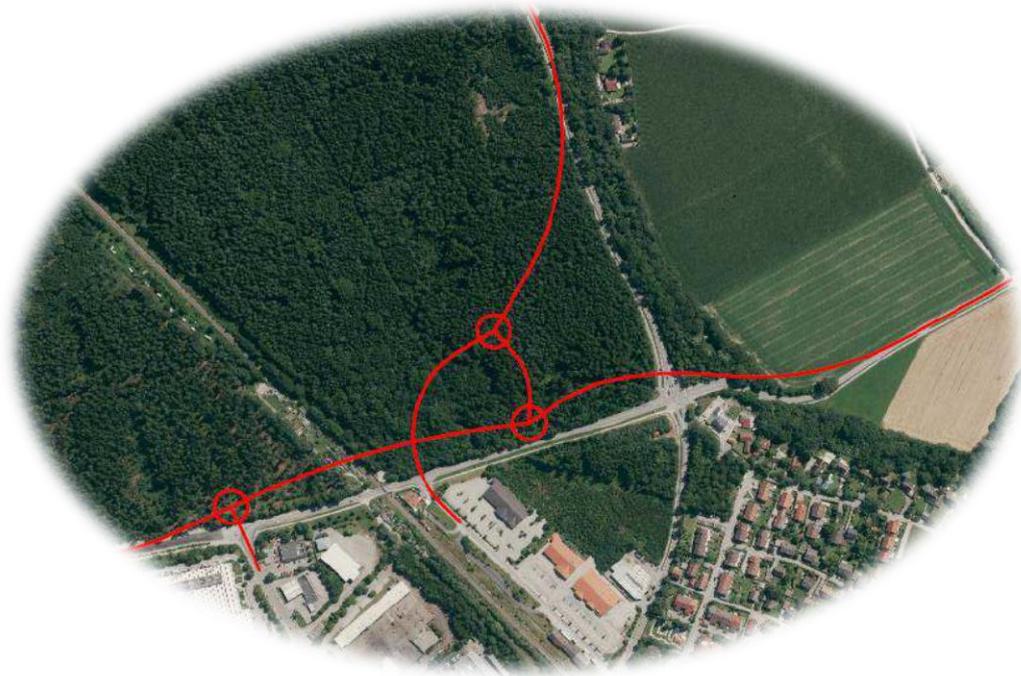
Nach Fertigstellung der neuen Straßenkörper würde der Verkehr auf diese umgelegt, anschließend die alten Straßenkörper rückgebaut werden.

Im Ergebnis verschiebt sich bei dieser Option der Straßenraum der St 2091 um bis zu 40 Meter in Richtung Osten, der Straßenraum der St 2352 minimal nach Norden, insbesondere in Randbereiche des Waldgebietes Mühldorfer Hart.

*Im Falle der letztlich verworfenen Planungsvarianten 1, 2 und 4 beschränken sich die Darstellungen vor allem auf die abweichenden Merkmale im Vergleich zur beantragten Planungsvariante 3. Weitergehende Ausführungen zu den Varianten 1 – 3 finden sich in **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 3. Nähere Ausführungen zu Variante 4 finden sich in den Stellungnahmen des Staatlichen Bauamtes Rosenheim vom 25.04.2018 sowie 27.07.2018, auf die hiermit verwiesen wird.*

(1) Verlagerung der St 2352 nach Norden und Zusammenlegung mit MÜ 20

(Planungsvariante 1)



Diese Planungsvariante weist im Vergleich zur beantragten Variante folgende Besonderheit auf:

Die St 2352 würde nach Norden verlagert und mit der bisherigen Kreisstraße MÜ 20 („Bahnhofstraße“) zusammengelegt, die MÜ 20 somit zur Staatsstraße aufgestuft werden.

Die verlagerte St 2352 würde ebenfalls höhenfrei über die geplante Trasse der St 2091 geführt werden, die Verknüpfung mittels Kreisverkehre erfolgen.

Der Geh- und Radweg würde entweder entlang der verlegten St 2352 geführt werden (zusätzliche Strecke von 120 Metern) oder auf der bisherigen Trasse entlang der derzeitigen St 2352 verbleiben und mittels zusätzlichem Brückenbauwerk über die St 2091 geführt werden.

Hinsichtlich Teplitzer Straße und Bahnübergang weist die Planungsvariante 1 keine Unterschiede zur beantragten Variante auf.

(2) Ausbau unter Einbeziehung des Bestandes der St 2352 / Abhängung der MÜ 20
(Planungsvariante 2)



Diese Variante weist im Vergleich zur beantragten Variante folgende Besonderheit auf:

Die Kreisstraße MÜ 20 (sog. Bahnhofstraße) würde von der St 2091 abgehängt und nur noch der Erschließung der angrenzenden Gewerbeflächen dienen.

Der bisher über die MÜ 20 verlaufende Verkehr würde über die abknickende Vorfahrt der St 2352 geführt werden.

Im Übrigen (Teplitzer Straße, Bahnübergang und Pürtener Kreuzung) gleicht diese Planungsvariante der beantragten Variante.

(3) **Ausbau unter Einbeziehung des Bestandes der St 2352 und Anschluss der MÜ 20**

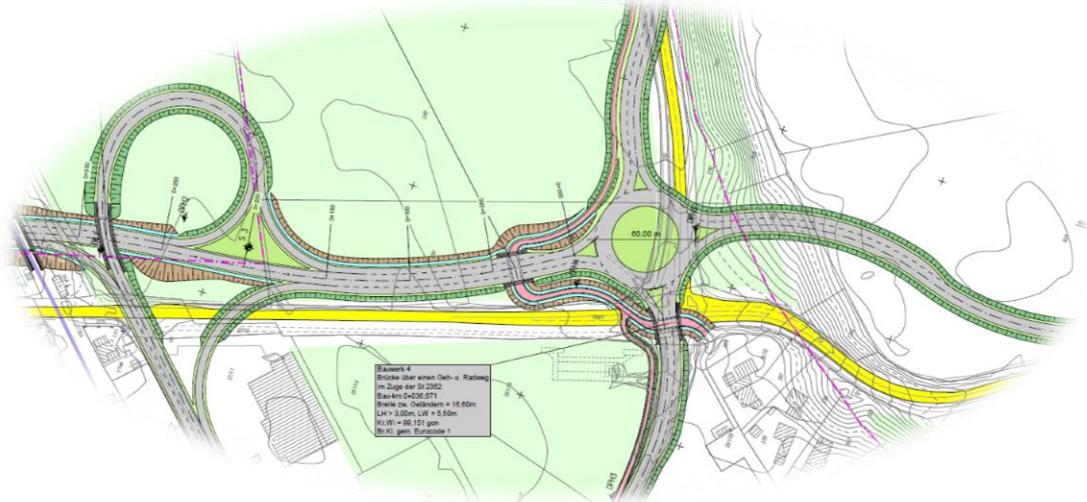
(Planungsvariante 3)



*Hierbei handelt es sich um die Planfeststellungsvariante, wie sie bereits in den Planunterlagen sowie im Rahmen dieses Beschlusses unter **Ziffer A des Sachverhaltes** beschrieben wurde.*

(4) Plangleiche Lösung für Pürtener Kreuzung mittels Kreisverkehr mit zusätzlichen kapazitätssteigernden Maßnahmen

(Planungsvariante 4)



Diese Variante wurde auf Anregung der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern (Sachgebiet 51), des Bayerischen Bauernverbands sowie einiger Einwander im Verlauf des Anhörungsverfahrens nochmals eingehend geprüft. Sie sieht in Bezug auf die Pürtener Kreuzung statt eines Brückenbauwerkes sowie verknüpfender Kreisverkehre eine plangleiche Lösung in Gestalt eines Kreisverkehrs mit zusätzlichen kapazitätssteigernden Maßnahmen (zweistreifiger Kreislauf mit zweistreifigen Zufahrten) vor.

Der Kreisverkehr würde aufgrund der örtlichen Verhältnisse und der sich hieraus ergebenden Zwangspunkte (steile Hangkante, unterirdisches Rückhaltebecken im nordwestlichen Quadranten) im Nord-Ost-Quadranten der Kreuzung, östlich des bestehenden Straßenraumes liegen. Der Außendurchmesser des Kreislaufs betrage mindestens 60 Meter. Um angesichts der Hangkante eine ausreichende Entwicklungsmöglichkeit zu gewährleisten, müsste die südliche Zufahrt der St 2091 weiter in Richtung Osten, in den Hangwald verschoben werden.

Zum Schutze der Fußgänger und Radfahrer auf den Geh- und Radwegen Ost - West und Nord - Süd, welche insbesondere auch als Schulwege dienen, würden in unmittelbarer Nähe zum Wald zwei Unterführungsbauwerke errichtet werden (bei einer plangleichen Querung über Fahrbahnteiler wäre ein Schutz von Fußgängern und insbesondere Radfahrern nicht mehr gewährleistet).

Die MÜ 20 würde mittels separatem höhenfreiem Anschluss (Rechtstrome) an die St 2091 angeknüpft werden.

Weitergehende Ausführungen zur Planungsvariante 4 finden Sie in den Stellungnahmen des Staatlichen Bauamtes Rosenheim vom 25.04.2018 sowie 27.07.2018.

2.2.2 Bauen im Bestand unter Sperrung des Verkehrs auf Straßen und ggf. Bahnlinie

(Planungsvariante 5 sowie dazugehörige Ausführungsvarianten 5.1 bis 5.3)

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurde zudem geprüft, ob bzw. auf welche Weise sich die soeben im Rahmen der Planungsvarianten 1 bis 4 dargestellten Um- bzw. Ausbauoptionen auch unter weitmöglichster Nutzung des bereits bestehenden Straßenraumes realisieren lassen, ggf. verbunden mit einer langfristigen Sperrung von St 2091 / Bahnlinie für die Dauer der Bauzeit (ca. zwei Jahre) und entsprechenden Umleitungen des Verkehrs der St 2091 über bestehende Verkehrswege oder temporärer Ersatzbauten.

Zentrale Fragestellungen / Gegenstand verschiedener Baudurchführungsvarianten waren hierbei insbesondere:

- Auf welche Weise kann die Höhenfreimachung der Kreuzung von St 2091 und Bahnlinie technisch realisiert werden? Welche Folgemaßnahmen (insb. Sperrungen / Umleitungen etc.) zieht dies nach sich?

(siehe hierzu Baudurchführungsvarianten 5.1)

- Infolge (längerfristiger) Sperrung der St 2091 für die Dauer der Bauzeit: Auf welche Weise kann der bisher die St 2091 nutzende Verkehr für die gesamte Dauer der Bauzeit über das vorhandene Straßennetz umgeleitet werden?

(Baudurchführungsvarianten 5.2)

(Hinweis: Alternativ zu einer weiträumigen Umleitung über bereits bestehende Straßen ist eine theoretisch denkbare Option die Errichtung einer temporären Ersatztrasse inklusive temporärem Bahnübergang östlich des derzeitigen Straßenkörpers der St 2091 über die gesamte Länge des Plangebiets.

Da diese jedoch offensichtlich mit derart massiven, zwar nicht dauerhaft angelegten, aber mit langer Wiederherstellungsdauer verbundenen vorübergehenden Eingriffen in das östliche Waldgebiet bzw. fremdes Grundeigentum (insb. im Hinblick auf deren forstwirtschaftliche Nutzung) sowie unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden gewesen wäre, wurde sie vorliegend ohne detailliertere Betrachtung ausgesondert.)

(1) technische Realisierung Höhenfreimachung Kreuzung St 2091 - Bahnlinie / nötige Folgemaßnahmen

(Baudurchführungsvarianten 5.1)

Um das erforderliche Brückenbauwerk zu errichten, auf welchem die Bahnlinie die dann tiefergelegte St 2091 überquert, muss die Brücke entweder

- an Ort und Stelle im unmittelbaren Kreuzungsbereich errichtet werden

(Baudurchführungsvariante 5.1.1)

oder

- zunächst auf einem Baufeld parallel zur / unmittelbar südlich oder nördlich der Bahnlinie (sprich: auf der St 2091) und ihrem letztendlichen Standort, unter anschließender Querverschiebung auf schlussendliche Position.

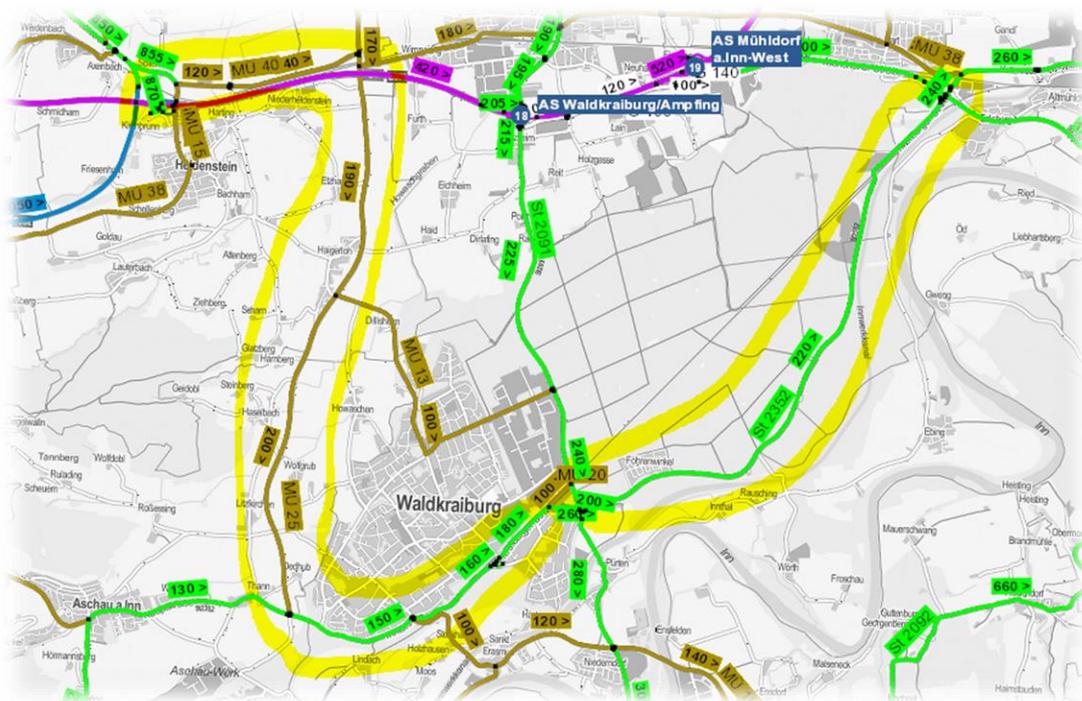
(Baudurchführungsvarianten 5.1.2 bzw. 5.1.3, hierzu sogleich)

Eine Längs- oder Schrägverschiebung ist technisch nicht möglich.

Ersteres (Bau an Ort und Stelle) würde eine langfristige Sperrung sowohl der St 2091 (im Bereich südlich oder nördlich des Kreuzungspunktes) wie auch der Bahnlinie erforderlich machen (*Baudurchführungsvariante 5.1.1*), Letzteres zumindest eine Sperrung der St 2091 im Kreuzungsbereich und wahlweise großräumige Umleitungen (*Baudurchführungsvariante 5.1.2, vgl. hierzu Baudurchführungsvarianten 5.2 unter Ziffer (2)*) oder den Bau einer temporären Ersatzstraße inklusive temporären Bahnübergang östlich der Baustelle und des derzeitigen Kreuzungsbereichs (*Baudurchführungsvariante 5.1.3*).

(2) Umleitung des Verkehrs der St 2091*(Baudurchführungsvarianten 5.2)***(a) Umleitung des von Süden kommenden Verkehrs***(Baudurchführungsvarianten 5.2.1 und 5.2.2)*

Für die Umleitung des von Süden kommenden, zur A 94 führenden Verkehrs der St 2091 (laut Prognose Nullfall durchschnittlich: 15.900 Kfz/24h) ab dem Raum Pürten (welcher für die Durchführung des Vorhabens spätestens an der Pürtener Kreuzung umgeleitet werden müsste) sind zwei Optionen denkbar: Eine östliche (*Baudurchführungsvariante 5.2.1*) oder eine westliche Umfahrung (*Baudurchführungsvariante 5.2.2*) von Waldkraiburg sowie des Waldgebietes Mühldorfer Hart unter Nutzung des bestehenden (bereits belasteten) Straßennetzes.

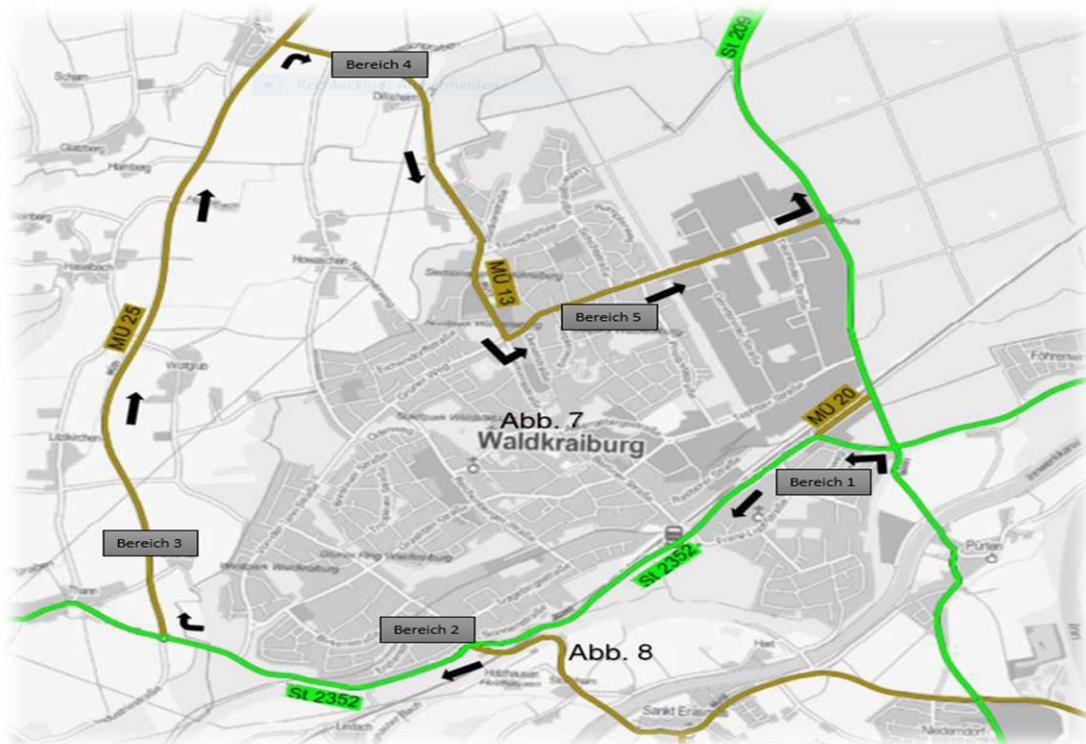
**(aa) Östliche weiträumige Umfahrung***(Baudurchführungsvariante 5.2.1)*

Im Falle einer östlichen Umfahrung würde der von Süden in Richtung A 94 (AS Waldkraiburg / Ampfing) kommende Verkehr der St 2091 zunächst auf die St 2352 (im Bestand bereits selbst mit 7.840 Kfz/24h belastet) nach Osten abgelenkt und sodann bei Ecksberg über die St 2550 (Münchener Straße) westlich des Ortes Hart vorbei zur

A 94 (AS Mühldorf a. Inn West) geführt werden. Die zu fahrende Strecke würde statt bisher 4,5 km dann 11,5 km betragen. Umweg: 4 km.

(bb) westliche weiträumige Umfahrung

(Baudurchführungsvariante 5.2.2)



Im Falle einer westlichen Umfahrung würde der von Süden kommende Verkehr der St 2091 zunächst auf Höhe der Pürtener Kreuzung auf die St 2352 in Richtung Westen durch Waldkraiburg hindurch abgeleitet (bereits mit 6.318 Kfz/24 h durchschnittlich belastet, Ortsdurchfahrt). Anschließend würde die Umleitungsstrecke über die Kreisstraßen MÜ 25 und MÜ 13 in Richtung Norden, Osten, Süden und wiederum Osten zurück zur St 2091 geführt und am Kreis St 2091 / Daimlerstraße schließlich enden. Die zufahrende Strecke betrüge 12,5 km (statt wie bisher 1,3 km zwischen Pürtener Kreuzung und Kreis Daimlerstraße). Es entstünde damit pro Fahrt ein Umweg von 11,2 km. Zu passieren wären zudem fünf Ampeln und zwei Kreisverkehre.

(b) Umleitung des (von Norden kommenden) Verkehrs von der AS Waldkraiburg / Ampfing nach Süden

(Baudurchführungsvarianten 5.2.1 und 5.2.2 sowie 5.2.4 und 5.2.5)

Auch für den von Norden, von der A 94 (AS Waldkraiburg / Ampfing) kommenden Verkehr (laut Prognose Nullfall: 20.800 Kfz/24h) sind die soeben genannten weiträumigen Umfahrungsoptionen (östliche Umfahrung, *Baudurchführungsvariante 5.2.1* / westliche Umfahrung, *Baudurchführungsvariante 5.2.2*) heranzuziehen.

Allerdings war in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass ein nicht unwesentlicher Teil des von der A 94 kommenden Verkehrs die Stadt Waldkraiburg mit ihren umfangreichen und verkehrsintensiven Gewerbegebieten ansteuert.

- Diese Tatsache würde erfordern, die St 2091 im Norden wenigstens bis zur Daimlerstraße (Prognoseverkehr 11.200 Kfz/24h) und zur Teplitzer Straße (Prognose 11.000 Kfz/24h) unter Verkehr zu lassen.

(Baudurchführungsvariante 5.2.4).

Jedoch ist dann zu erwarten, dass auch der übrige Verkehr mit Zielen weiter südlich im Falle einer Sperrung der St 2091 südlich der Teplitzer Straße anstatt kilometerlange Umwege in Kauf zu nehmen, überwiegend das Ortsnetz der Stadt Waldkraiburg in Anspruch nehmen würde, welches für eine derartige, langfristige Verkehrsbelastung nicht ausgelegt ist.

- Eine komplette langfristige Sperrung der AS Waldkraiburg / Ampfing wiederum

(Baudurchführungsvariante 5.2.5)

wäre angesichts des Ziel- und Quellverkehrs in die Gewerbegebiete und die Stadt Waldkraiburg mit derart negativen Auswirkungen auf eine Vielzahl öffentlicher, kommunaler und privater Belange verbunden, dass diese Ausführungsvariante nicht näher in Betracht zu ziehen war.

(c) Temporärer Ersatzneubau inklusive provisorischer Bahnübergang

(Baudurchführungsvariante 5.2.3)

Anstelle einer Umleitung über bereits bestehende Straßen wurde vorliegend auch eine temporäre kurze Behelfsumfahrung im Bereich der Kreuzung von St 2091 und

Bahnlinie zwischen Teplitzer Straße und Pürtener Kreuzung östlich des derzeitigen Straßenraums geprüft. Hierfür würde u.a. ein provisorischer Bahnübergang errichtet werden.

2.3 ohne ausführliche Untersuchung verworfene Varianten

Weitere denkbare Varianten, jenseits der soeben dargestellten Planungs- und Baudurchführungsvarianten waren vorliegend ohne detaillierte Prüfung zu verwerfen, da diese entweder zum Erreichen der Planungsziele oder aber im Hinblick auf eine größtmögliche Rücksichtnahme auf öffentliche und private Drittbelange, insbesondere eines möglichst geringen Eingriffs in den Bannwald / Grundstücke Dritter offensichtlich ungeeignet sind.

Auf Ebene der **Trassenvarianten** betrifft dies insbesondere eine von privaten Einwendern geforderte weiträumige Verlegung der St 2091 in Richtung Osten (nördlich oder südlich am Föhrenwinkel vorbei) inklusive der Errichtung einer neuen, weiter östlich gelegenen Brücke über den Innwerkkanal.

Zu diesem Einwand siehe die Ausführungen zur Einwendung Nr. 3000 unter Ziffer B.VI.2.6 der Entscheidungsgründe.

Auf Ebene der **Planungsvarianten** betrifft dies insbesondere eine plangleiche Lösung für die Pürtener Kreuzung in Gestalt eines einfachen Kreisverkehrs (ohne kapazitätserhöhende Maßnahmen) oder eines Kreisverkehrs mit Bypässen.

3. Realisierbarkeit / Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten / Gewichtung betroffene Belange

3.1 Bauen im Bestand

(Planungsvariante 5 inkl. darauf aufbauende Baudurchführungsvarianten 5.1 – 5.2.4)

Ein Bau im Bestand würde zwar – anlagen- und betriebsbedingt - östlich der St 2091 – je nach Ausgestaltung des Umbaus (vgl. *Planungsvarianten 1 bis 4*) mehr oder weniger - die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen (Waldflächen / forstwirtschaftliche Flächen / Privateigentum) vermeiden, allerdings zugleich im bebauten Gebiet westlich der St 2091 zusätzliche Eingriffe in fremdes Grundeigentum mit sich bringen sowie eine Reduzierung der Immissionsbelastung zu Gunsten der dortigen Anwohner verhindern.

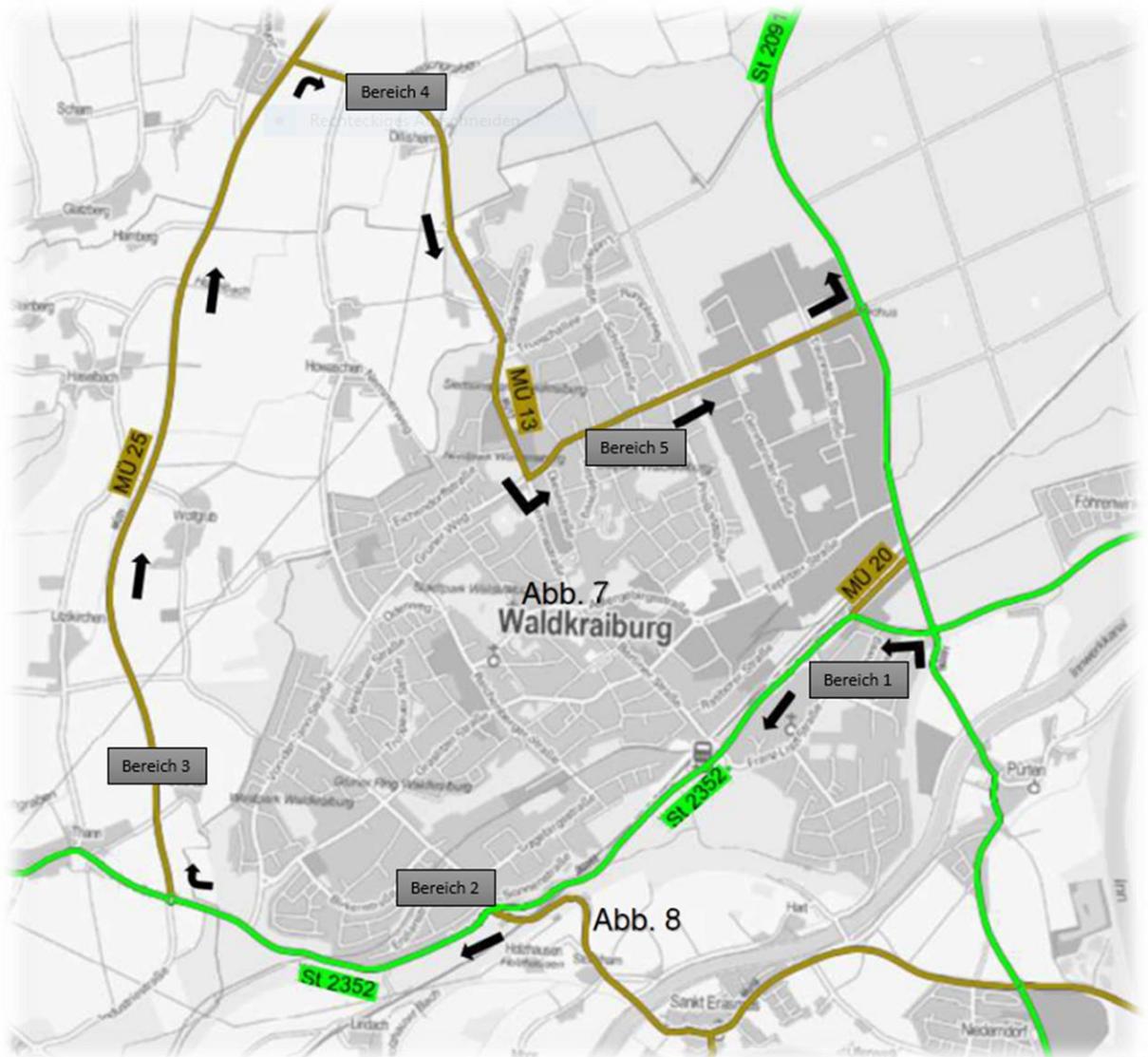
Die für die Dauer der Baumaßnahmen erforderliche Umleitung des Verkehrs der St 2091 inklusive Schwerverkehr ist jedoch entweder aufgrund örtlicher baulicher Gegebenheiten gar nicht (*östliche Umfahrung – Baudurchführungsvariante 5.2.1*) oder (*im Falle einer westlichen Umfahrung – Baudurchführungsvariante 5.2.2*) nur mit gravierenden Einbußen in der Leistungsfähigkeit der herangezogenen Verkehrswege und massiver Einschränkung des Verkehrs inklusive Behinderung der Arbeit der Rettungsdienste sowie des öffentlichen Nah- und Schulverkehrs, einer massiven Immissionsbelastung der durchfahrenen Wohngebiete sowie Gefährdung zweier Trinkwasserschutzgebiete und deutlichem Mehrausstoß klimaschädlicher Abgase realisierbar.

3.1.1 Westliche langfristige Umleitung des Verkehrs der St 2091

(Baudurchführungsvariante 5.2.2)

Eine langfristige westliche Umfahrung wäre – anders als im Falle kurzfristiger, nur an Wochenenden oder Urlaubszeiten eingerichteter Umleitungen – mit gravierenden Defiziten in punkto Leistungsfähigkeit, sowie mit hohen Belastungen der durchfahrenen Wohngebiete (Immissionsschutz) sowie einer drastischen Erhöhung des Gefährdungspotentials zweier durchfahrener Wasserschutzgebiete (Trinkwasserschutz) verbunden.

Hierbei sind folgende, in der nachfolgenden Karte verzeichneten fünf Bereiche / Zonen relevant:



(1) fehlende Leistungsfähigkeit

Die Umleitungsstrecke führt über fünf Ampeln und zwei Kreisverkehre. Im Bereich 1 (St 2352 / Ortsdurchfahrt Waldkraiburg) und dort insbesondere im Bereich 2 (Kreisverkehr St 2352 / MÜ 19, mit problematischer Schrägneigung mit sehr geringem Abstand zur Wohnbebauung gebaut) sowie im Bereich 5 (Daimlerstraße / Industriegebiet Waldkraiburg) wäre werktags bei Überlagerung des bereits bestehenden Verkehrs auf den ohnehin schon hochbelasteten Strecken (St 2352: 6.318 Kfz/24h,; Daimlerstraße: 12.268 Kfz/24h) mit dem umgeleiteten Verkehr der St 2091 (im Falle der St 2091 zusätzlich: 11.419 Kfz/24h); im Falle der Daimlerstraße zusätzlich: 13.740 Kfz/24h), u.a. auch angesichts des hohen Schwerverkehrs-

aufkommens (*selbst wenn – sehr konservativ geschätzt – lediglich 2/3 des Schwerverkehrs die Umleitung benützen, ist von 368 Schwerfahrzeuge / Tag auszugehen*) die Leistungsfähigkeit in den Stoßzeiten aufgrund Überlastung nicht mehr gegeben. Dies hätte massive Staus zur Folge.

(2) Auswirkungen auf verschiedene Gruppen von Verkehrsteilnehmern

(a) Zeitverzögerung

Durch die zusätzlichen Fahrtstrecke von ca. 11 km und die werktags zu Stoßzeiten zu erwartenden, durch Summierung von Umleitungs- sowie Bestandsverkehr im Zusammenspiel mit überlasteten Umleitungsstrecken entstehenden Staus wäre diese Variante für die Nutzer der (dann umgeleiteten) St 2091 sowie die Nutzer der als Umleitungsstrecken herangezogenen Verkehrswege, u.a. Rettungsdienste, Feuerwehr, Schulbusse, ÖPNV sowie sonstige Nutzer wie Pendler, Anwohner, Gewerbetreibende mit erheblichen Zeitverlusten verbunden.

Anders als bei kurzzeitigen (mehrere Stunden / tageweise), zu verkehrsschwachen Zeiten (Ferien, Wochenende, außerhalb der Morgen- und Abendspitzen) nach Ankündigung und detaillierter Abstimmung mit Schulbusunternehmen, Rettungsdiensten, Feuerwehr, Stadt, Polizei und Verkehrsbehörden durchgeführten Umleitungen könnte bei einer pauschalen und dauerhaften Sperrung und Umleitung insbesondere auf die Arbeit von Rettungsdiensten und Feuerwehr, aber auch auf Belange des ÖPNV oder von Schulbussen nicht mehr angemessen berücksichtigt werden.

(b) Rettungsdienste

Dies trifft in besonders schwerem Maße die dem Wohl der Allgemeinheit dienende, existentielle und teilweise in besonderem Maße auf leistungsfähige, schnellstmögliche Verkehrsverbindungen angewiesene Arbeit der Rettungsdienste und der Feuerwehr zu.

Die Gewährleistung einer möglichst reibungslosen, schnellen Arbeit von Rettungsdiensten und Feuerwehr und damit letztlich der Schutz von Leben und Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 Abs. 1 GG) der hierauf angewiesenen Bevölkerung war in

die Abwägungsentscheidung als öffentlicher Belang von besonders hohem Gewicht einzustellen.

(c) Schulverkehr / ÖPNV

Auch die Gewährleistung eines sicheren sowie zügigen Schulverkehrs (sei es mittels Schulbussen, sei es mittels ÖPNV) war – unter Berücksichtigung der im Rahmen der Gesamtrechtsordnung verankerten generellen besonderen Schutzbedürftigkeit von Kindern und deren Grundausbildung - als öffentlicher Belang mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

(d) sonstige Verkehrsteilnehmer

Auch die Belange der sonstigen, von den Umleitungen betroffenen Verkehrsteilnehmer waren, allein schon aufgrund der Quantität der Betroffenen (*Verkehrsteilnehmer der St 2091: 15.900 Kfz/24h (von Süden kommender Verkehr) sowie 20.800 Kfz/24h (von Norden kommender Verkehr), des Weiteren zu berücksichtigen: originäre Verkehrsteilnehmer der Umleitungsstrecken, welche u.U. durch den zusätzlichen Umleitungsverkehr und daraus resultierenden Staus (s.o.) u.U. ebenfalls betroffen wären*) als Belange mit – summiert betrachtet – deutlichem Gewicht in die Abwägung mit einzustellen.

(3) Verkehrssicherheit

Defizite in der Leistungsfähigkeit, die Kombination aus Stau, verstopften und infolge dessen unübersichtlicher Knotenpunkten sowie der daraus resultierenden Spirale aus Zeitverzögerung, Zeitdruck Ungeduld und steigendem Stresslevel der Verkehrsteilnehmer würde zudem das Unfallrisiko erhöhen.

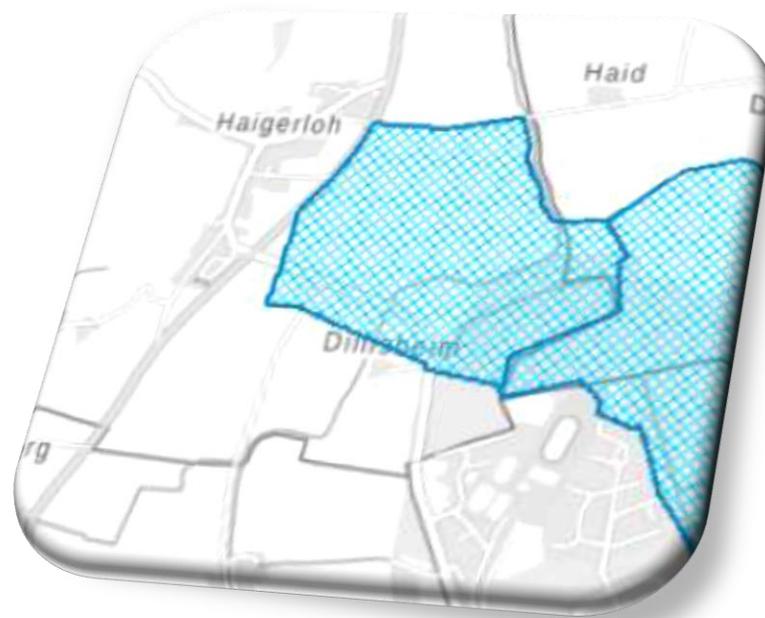
(4) Gefährdung Trinkwasserschutzgebiete

Im Bereich 3 (*MÜ 25, westlich von Waldkraiburg*) durchfährt der Umleitungsverkehr auf einer Länge von 800 Metern ein Trinkwasserschutzgebiet.



Zwar ist die Kreisstraße dort zum Schutze des Wasserschutzgebietes gemäß den Vorgaben der RiStWaG mit entsprechenden baulichen Schutzvorkehrungen versehen (beidseitige Wälle und Wasserführung aus dem Wasserschutzgebiet). Jedoch wurden diese für die Verkehrsbelastung der MÜ 25 konzipiert, nicht aber für den Fall, dass deren Verkehrsaufkommen (3.416 Kfz/24h (SV141)) zusätzlich längerfristig und insbesondere auch werktags / zu Stoßzeiten mit dem Verkehrsaufkommen einer stark frequentierten, als Autobahnzubringer dienenden Staatsstraße (*Umleitungsverkehr von deutlich mehr als 10.000 Kfz/24 zusätzlich*) überlagert wird. Der langfristige massive Umleitungsverkehr mit hohem Schwerverkehr-Anteil birgt daher ein erhöhtes Gefährdungspotential.

Im Bereich 4 (MÜ 13 / nördlich von Waldkraiburg in Höhe Haigerloh) durchfährt der Umleitungsverkehr auf einer Länge von 700 Metern ein weiteres Trinkwasserschutzgebiet. Bauliche Maßnahmen nach RiStWaG sind nicht bekannt.



Die MÜ13 weist in diesem Bereich derzeit eine Verkehrsbelastung von 3.074 Kfz/24 (SV 88 Fahrzeuge) auf. Bei Überlagerung durch den Umleitungsverkehr der St 2091 von deutlich 10.000 Kfz/24h mit hohem Schwerverkehr-Anteil würde auch für dieses Wasserschutzgebiet das Gefährdungspotential erheblich gesteigert.

Der für die Versorgung der Bevölkerung essentiell wichtige Schutz der Trinkwasserversorgung war in die Abwägung als öffentlicher Belang mit hohem Gewicht einzustellen.

(5) Immissionsbelastung Anwohner

Die längerfristige Umleitung des Verkehrs der St 2091 zwischen Teplitzer Straße im Norden und Pürtener Kreuzung im Süden über die beschriebene Umleitungsstrecke würde zudem zu einer massiven Erhöhung der Immissionsbelastung entlang der Umleitungsstrecke führen, insbesondere angesichts des hohen Anteils an Schwerverkehr. Diese wäre insbesondere in den Bereichen 1, 2 und 5, in welchen der Umleitungsverkehr Wohngebiete durchläuft, problematisch.

Zwar reduziert sich zugleich die Immissionsbelastung während der Bauzeit an der dann gesperrten St 2091. Jedoch handelt es sich bei den entlasteten Bereichen nicht

um Wohngebiete. Zudem würde die Immissionsbelastung durch den Verkehr von der Immissionsbelastung durch die Bauarbeiten abgelöst werden.

Der Schutz der Anwohner vor massiver längerfristiger Immissionsbelastung und die dahinterstehenden, nicht nur einfachgesetzlich (siehe etwa § 1 Abs. 1 BImSchG), sondern auch grundrechtlich (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 Var. 1 GG) abgesicherten Belange des Gesundheitsschutzes waren als öffentlicher wie privater Belang mit hohem Gewicht in die Abwägung mit einzustellen.

(6) Klimaschutz (Ökobilanz)

Zudem würde durch die Verlängerung der Fahrstrecke um 11 km sowie das infolge Ampeln, Kreisverkehre sowie mangels adäquater Leistungsfähigkeit der Umleitungsstrecken (s.o.) hervorgerufene Staus, insbesondere angesichts der Tatsache, dass der dann umzuleitende Verkehr einen hohen Anteil an Schwerverkehr aufweist, der Ausstoß an klimaschädlichen Abgasen deutlich erhöht. Dies würde der angesichts des sich abzeichnenden Klimawandel erforderlichen staatlichen Verantwortung, derartige Emissionen gerade zu reduzieren, zuwiderlaufen.

3.1.2 Östliche langfristige Umleitung des Verkehrs der St 2091

(Baudurchführungsvariante 5.2.1)

Angesichts des (alternativlosen) bestehenden Engpasses in Gestalt der Unterführung bei Ecksberg (lediglich eingeschränkte Höhe von 3,1 Meter und stark eingeschränkte Breite) lässt sich eine Umleitung des Verkehrs der St 2091 insbesondere in Hinblick auf den hohen Anteil an Schwerverkehr nicht verkehrssicher und leistungsfähig realisieren.

3.1.3 Temporärer Ersatzneubau inklusive provisorischer Bahnübergang

(Baudurchführungsvariante 5.2.3)

(1) Eingriffe in Bahninfrastruktur

Der Bau der temporären kurzen Behelfsumfahrung inklusive des provisorischen Bahnübergangs wäre mit weitreichenden Eingriffen in die bzw. sehr aufwendigen technischen Anpassungen an der Bahninfrastruktur verbunden. Auch wenn nur vorübergehend, müsste der provisorische Bahnübergang insbesondere so ausgestaltet werden, dass er ebenfalls den einschlägigen Sicherheitsstandards entspricht.

Da der bestehende Bahnübergang vom Stellwerk heraus gesteuert wird, würde bei einem behelfsmäßigen Bahnübergang u.a. eine Stellwerksanpassung erforderlich werden, welche jedoch u.U. aufgrund Alter und Zustand des Stellwerkes aus technischen Gründen nach den derzeit geltenden Sicherheitsbestimmungen schon gar nicht zulässig wäre.

Seitens der SOB wird eine solche Maßnahme abgelehnt.

(2) Kosten:

Bei dieser Variante fallen nach Schätzungen der SOB ca. 1,15 Mio. € an zusätzlichen Kosten an:

- 900.000 € für die Errichtung des provisorischen Bahnübergangs und erforderlicher technischer Anpassungen (Tiefbau unmittelbar am BÜ / Elektrik der Schrankenanlage / Mechanik / Technik der Schranke / Stellwerksanpassung),
- zuzüglich 10 % Planungskosten,
- für die Errichtung der provisorischen Zu- und Abfahrt der St 2091 rund 100.000 € für ungefähr 200 Meter Straße
- 50.000 € für Rückbau und Entsorgung von provisorischer Umfahrung und provisorischen Bahnübergang

Für die Kostenschätzung konnte auf eine derzeit durchgeführte vergleichbare Maßnahme an einem Bahnübergang zurückgegriffen werden.

Siehe hierzu die Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Rosenheim vom 23.08.2019, nach Einholung entsprechender Informationen bei der SOB

3.1.4 anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen – Bauen im Bestand

(Planungsvariante 5)

(1) Reduzierung zusätzliche Flächeninanspruchnahme östlich der St 2091

Positiv auf öffentliche wie private Belange wirkt sich bei der Planungsvariante 5 anlagebedingt v.a. aus, dass diese Variante im Vergleich zu den Trassenvarianten 1 - 4 (Bauen auf neuer Trasse) mit geringeren zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen im Bereich der Waldflächen östlich der St 2080 verbunden wäre.

Eine Reduzierung des Flächenverbrauchs ist hinsichtlich mehrerer öffentlicher wie privater Belange von Vorteil:

- Auf Ebene der öffentlichen Belange: geringerer Verlust an – stadtnahen – Waldflächen des Mühldorfer Harts, welches wichtige Funktionen etwa in punkto lokaler Klimaschutz, Erholung, Bodenschutz sowie Landschaftsbild wahrnehmen.
- Auf Ebene privater Belange: geringere Eingriffe in privates Grundeigentum, insbesondere Verlust an forstwirtschaftlich genutzten Flächen, was im Rahmen der Abwägung – unter Berücksichtigung der tatsächlichen Flächensparnis - mit hohem Gewicht, im Falle einer Vermeidung einer Existenzgefährdung sogar mit sehr hohem Gewicht einzustellen war.

Allerdings ist in diesem Zusammenhang zunächst zu berücksichtigen, dass auch bei einem Bau im Bestand - je nachdem, welche der (oben unter den Varianten 1 - 4 beschriebenen) baulichen Maßnahmen auf der Bestandstrasse realisiert werden, dennoch weiterhin auch Flächen über den derzeitigen Bestand hinaus (etwa für Verknüpfungs-Kreisverkehre oder -rampen) im Osten herangezogen werden müssten. Zudem würde in diesem Fall keine Entsiegelung der nach Umbau nicht mehr benötigten alten Trassenstücke erfolgen.

(2) Keine Immissionsentlastung zu Gunsten des südwestlichen Wohngebietes

Negative Auswirkungen hätte diese Variante (im Vergleich zur beantragten Variante) für die Anwohner westlich der St 2091 und südlich der St 2352, da diese Variante anders als bei einem Abrücken nach Osten mit keiner oder zumindest einer deutlich geringeren Immissionsentlastung verbunden wäre. Der Aspekt des

Immissionsschutzes, insbesondere des dahinterstehenden Gesichtspunktes des Gesundheitsschutzes war im Rahmen der Abwägung ebenfalls als öffentlicher wie privater Belang von deutlichem Gewicht einzustellen.

(3) Flächeninanspruchnahmen im Westen

Zudem müssten - je nach Ausgestaltung des Umbaus (vgl. *Planungsvarianten 1 - 4*) - das Brückenbauwerk oder Kreisverkehre weiter östlich in bebauten Gebiet / Bauland verlagert werden, was wiederum mit Eingriffen in fremdes Grundeigentum verbunden wäre. Die Belange der betroffenen Eigentümer waren mit der gleichen Gewichtung wie im Falle der Eigentümer der östlich der St 2091 gelegenen Grundstücke in die Abwägung mit einzustellen.

Auswirkungen Planungsvariante 5

Zwischenfazit:

Anlagebedingt birgt Planungsvariante 5 den Vorteil einer geringeren zusätzlichen Flächeninanspruchnahme im Osten der St 2091 (weniger Eingriff in die östlichen Waldbestände / geringere Eingriffe in privates Grundeigentum).

Baubedingt ist sie jedoch mit massiven Nachteilen verbunden:

... im Falle großräumiger Umleitungen über das bestehende Straßennetz

- (soweit überhaupt leistungsfähig) insbesondere:
- für den Verkehr (lange Umwege, Staus auf den Umleitungsstrecken, Zeitverzögerungen, insbesondere für Rettungskräfte sowie Schulverkehr)
- für die Anwohner der Umleitungsstrecken (v.a. starke Immissionsbelastung)
- zudem: Gefährdung von zwei Wasserschutzgebieten

... im Falle einer temporären Ersatztrasse inklusive provisorischem Bahnübergang insb.:

- für die Umwelt (massive, lange nachwirkende Eingriffe in östliche Waldgebiete)
- für den Vorhabenträger (hohe Mehrkosten) sowie DB AG (Steuerung provis. BÜ)

3.2 Bauen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf neuen Flächen

(Planungsvarianten 1 – 4)

*Im Folgenden werden lediglich die zentralen Vor- und Nachteile der Planungsvarianten 1 bis 4 im Hinblick auf öffentliche, kommunale sowie private Belange – insbesondere im Vergleich zur beantragten Variante kurz zusammengefasst. Für eine ausführliche Darstellung der jeweiligen Vor- und Nachteile wird auf die Ausführungen in der **Unterlage 1.3_T1**, Ziffer 3., insbesondere die Tabelle unter Ziffer 3.3 verwiesen.*

3.2.1 Geeignetheit zur Erreichung der Planungsziele

Planungsvariante 4

Diese Variante war allein schon deshalb auszusondern, weil nach dem im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gewonnenen Erkenntnissen davon auszugehen ist, dass ein Kreisverkehr mit zweistreifigen Zufahrten ungeeignet ist, die gesteckten Planungsziele (Gewährleistung Leistungsfähigkeit / Verkehrssicherheit auf der St 2091 sowie deren Knotenpunkte) sicherzustellen: Wie diverse Beispiele bereits realisierter (bzw. ursprünglich realisierter und anschließend wieder rückgebauter) derartiger Kreisverkehre zeigen, sind viele Verkehrsteilnehmer von der Komplexität einer solchen Anlage, insbesondere den zweistreifigen Zufahrten, überfordert. Dies führt zu gravierenden Defiziten in punkto Verkehrssicherheit, aber auch in punkto Leistungsfähigkeit.

Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile von sowie die Abwägung hinsichtlich Planungsvariante 4 lediglich hilfsweise dargestellt / durchgeführt, für den Fall, dass die Planungsvariante 4 trotz der soeben dargestellten Gründe zwar als mit Defiziten behaftet, aber gerade noch ausreichend geeignete Variante erachtet wird.

Planungsvarianten 1, 2 und 3

Die Varianten 1 - 3 hingegen sind allesamt grundsätzlich geeignet, die gesteckten Planungsziele zu erreichen.

3.2.2 raumstrukturelle Gesichtspunkte

(1) Verbindungs- und Erschließungsfunktionen

Die Verlagerung des Verkehrs der St 2352 auf die bisherige MÜ 20 (Bahnhofstraße), welche derzeit der Erschließung großflächiger Einzelhandelsflächen dient, würde im Falle von **Planungsvariante 1** dazu führen, dass im Bereich der Zufahrten zu den Einzelhandelsflächen zu Behinderungen des Hauptverkehrs auf der verlegten St 2352 durch abfahrende sowie einbiegende Fahrzeuge kommt (Nachteil).

Wird der Geh- und Radweg entlang der verlegten St 2352 geführt, bedeutet dies zudem einen Umweg von ca. 120 Metern (Nachteil).

Im Übrigen bleiben die bestehenden Verbindungs- und Erschließungsfunktionen bei den Varianten 1 – 3 (sowie *hilfsweise* Variante 4) gleich.

Zwischenfazit:

Betrachtet man allein die (Verbindungs- und) Erschließungsfunktionen, weist die Planungsvariante 1 gewisse Nachteile gegenüber den Planungsvarianten 2 und 3 (sowie 4) auf.

(2) städtebauliche Entwicklung

Planungsvariante 1

Die teilweise Einziehung der St 2352 schafft im südwestlichen Teil des Plangebietes die – theoretische Möglichkeit – für eine Siedlungsentwicklung nach Norden (Vorteil).

Planungsvarianten 2 und 3

Die Varianten 2 und 3 (sowie 4) haben weder positive noch negative Auswirkungen auf eine künftige Siedlungsentwicklung.

Zwischenfazit:

In punkto städtebauliche Entwicklung weist die Planungsvariante 1 leichte Vorteile gegenüber den (insoweit neutralen) Planungsvarianten 2 und 3 (sowie 4) auf.

3.2.3 Verkehrssicherheit / Verkehrsqualität / Leistungsfähigkeit / soziale Akzeptanz

In punkto Verkehrssicherheit sowie der Leistungsfähigkeit ergeben sich keine nennenswerten Unterschiede zwischen den **Planungsvarianten 1 - 3**.

*Hinsichtlich Planungsvariante 3 siehe hierzu auch die Ausführungen zu den Ausbaustandards unter **Ziffer B.IV.1.1 der Entscheidungsgründe**.*

Hinsichtlich **Planungsvariante 4** (vorliegend lediglich hilfsweise geprüft, s.o.) ist – selbst bei Annahme gerade noch ausreichender, jedoch eingeschränkter Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit (s.o.) angesichts der oben beschriebenen Komplexität und der sich hieraus ergebenden Überforderung eine schlechte Verkehrsqualität zu konstatieren.

Des Weiteren ist hinsichtlich der geplanten Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr ein erhebliches Akzeptanzproblem zu erwarten: In diesem Zusammenhang ist insbesondere zu berücksichtigen, dass die – ohnehin generell als unheimlich und gefährlich empfundenen - Unterführungen unmittelbar an den Wald angrenzen und insbesondere auch von Schulkindern morgens sowie abends und damit oftmals bei Dunkelheit oder Dämmerung auf ihrem Weg zur bzw. von den Schulen in Waldkraiburg genützt werden müssten.

Zwischenfazit:

Hinsichtlich Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie in punkto soziale Akzeptanz weist Planungsvariante 4 deutliche Nachteile gegenüber den Planungsvarianten 1, 2 und 3 (zwischen den dreien keine Unterschiede) auf.

3.2.4 Umweltverträglichkeit / Grundstücksinanspruchnahmen

(1) Flächenverbrauch / Eingriffe in Waldbestände / Grundstücksinanspruchnahmen

Gem. Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG ist beim Bau (bzw. Um- / Ausbau) öffentlicher Straßen dem Gesichtspunkt der Flächenschonung in besonderem Maße Rechnung zu tragen. Gem. Art. 7 Satz 1 i.V.m. Art. 1 i.V.m. BayWaldG sind in diesem Zusammenhang die Funktionen des Waldes, seine besondere Bedeutung für den Schutz von Klima, Wasser, Luft und Boden, Tieren und Pflanzen, für die Landschaft und den Naturhaushalt, sowie seine Bedeutung für die biologische Vielfalt, als wesentlicher Teil der natürlichen Lebensgrundlage sowie seine landeskulturellen, wirtschaftlichen, sozialen und gesundheitlichen Aufgaben im Zuge straßenbaulicher Vorhaben zu berücksichtigen, insbesondere bestehende Waldflächen soweit möglich zu erhalten. Soweit die Flächeninanspruchnahmen den Zugriff auf fremdes Grundeigentum vorsehen, ist das besondere Gewicht von Art. 14 GG zu berücksichtigen.

Planungsvariante 1 weist - im Vergleich zu den **Planungsvarianten 2 und 3** (beide insofern gleich) – den höchsten Flächenverbrauch / die höchsten Flächenzerschneidungen auf. Betroffen hiervon sind – wie auch abgeschwächt bei den Planungsvarianten 2 und 3 – insbesondere die Waldbestände des Mühldorfer Harts östlich der derzeitigen St 2091.

Dies birgt zum einen Nachteile in Hinblick auf naturschutzfachliche Belange sowie hinsichtlich der im öffentlichen Interesse stehenden Waldfunktionen (lokaler Klimaschutz, Erholung etc.), Belange von wesentlichem Gewicht.

Des Weiteren würde dies auch massive unmittelbare Eingriffe in das Grundeigentum bzw. eine Erschwerung der Bewirtschaftung der forstwirtschaftlich genützten Flächen mit sich bringen, mit hin von Belangen, die mit hohem Gewicht in die Abwägung mit einzustellen waren.

Die – *vorliegend nur hilfsweise (s.o.) geprüfte* – **Planungsvariante 4** weist aufgrund der für die Anbindung der MÜ 20 an die St 2091 erforderlichen Anbindungsbauwerke (Rechtstropete etc.) sowie die für die südliche Zufahrt zum Kreisverkehr erforderlich werdenden hohen Dämme in etwa denselben Flächenverbrauch wie die beantragte Variante (Planungsvariante 3) auf und wäre ebenfalls mit hohen Eingriffen in privates Grundeigentum verbunden.

Zwischenfazit:

Alle vier Planungsvarianten (1, 2 und 3 (sowie 4)) weisen einen hohen Flächenverbrauch auf, verbunden mit Eingriffen in fremdes Grundeigentum. Den höchsten Flächenverbrauch weist Planungsvariante 1 auf.

(2) Immissionen (Entlastungen / zusätzliche Belastungen)

Planungsvariante 1

Die Verlagerung der St 2352 nach Norden in die gewerblich geprägte Zone entlang der bisherigen Bahnhofstraße würde zu einer deutlichen Entlastung der Bewohner des Wohngebiets im Süden führen (Vorteil).

Planungsvariante 2

Im Falle von Planungsvariante 2 würde das Wohngebiet entlang der bisherigen St 2352 nicht nur nicht – wie im Falle von Planungsvariante 1 – entlastet, sondern durch die Schließung der Bahnhofstraße und der damit einhergehenden Verlagerung des bisherigen MÜ 20-Verkehrs auf die St 2352 sogar noch stärker belastet.

Planungsvariante 3

Planungsvariante 3 ermöglicht zwar keine Entlastung wie im Falle von Planungsvariante 1. Jedoch wird hierdurch eine Verlagerung des MÜ 20-Verkehrs vermieden. Zugleich entstehen durch die Tieferlegung der St 2091 (wie auch bei Planungsvariante 2) eine geringfügige Entlastung für das südwestlich der Pürtener Kreuzung gelegene Wohngebiet.

Ersteres gilt ebenfalls für die – *vorliegend nur hilfswise (s.o.) geprüfte* – **Planungsvariante 4.**

Zwischenfazit:

Unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes weist Planungsvariante 1 gewisse Vorteile gegenüber der Planungsvariante 3 (sowie 4, beide neutral) auf, Planungsvariante 2 hingegen deutliche Nachteile.

3.2.5 Kosten

Planungsvariante 1 weist im Vergleich zu den **Planungsvarianten 2 und 3** (beide Varianten von den Kosten her in etwa vergleichbar) deutlich höhere Kosten für Bau und künftigen Unterhalt auf (Nachteil). Diese entstehen auf Ebene der Baukosten insbesondere durch den Neubau der St 2352 auf ca. 530 Metern östlich der St 2091 sowie den erforderlichen Ausbau der ehemaligen Bahnhofstraße (= neue, verlegte St 2352) sowie auf Ebene der Unterhaltskosten durch die künftige Mehrlänge an Staatsstraßen vom ca. 790 Metern. Sollte der Geh- und Radweg weiterhin auf der Trasse entlang der derzeitigen St 2352 geführt werden, kämen hierzu noch ein zusätzliches Brückenbauwerk zur Überquerung der St 2091, welches zu bauen sowie zu unterhalten wäre.

Die – *vorliegend nur hilfsweise (s.o.) geprüfte* – **Planungsvariante 4** verursacht – insbesondere im Vergleich zur planfestgestellten Planungsvariante 3 – deutliche Mehrkosten infolge der insgesamt gesehen größeren Masse an Über- bzw. Unterführungsbauwerken.

Zwischenfazit:

Planungsvariante 1 (sowie Planungsvariante 4) sind mit deutlich höheren Kosten verbunden als die Planungsvarianten 2 und 3 (beide in etwa gleich).

4. Abwägung / Ergebnis Variantenvergleich

4.1 Bauen im Bestand unter Vollsperrung

(Planungsvariante 5)

vs

Bauen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf neuem Straßenraum

(Planungsvarianten 1 – 3, hilfsweise 4)

Für die schlussendliche Entscheidung gegen ein Bauen auf Bestand und stattdessen für die Errichtung eines neuen Straßenbauwerks östlich parallel zum derzeitigen Straßenraum und anschließendem Umlegen des Verkehrs – unter In-Kauf-Nehmen der damit verbundenen Flächeninanspruchnahmen im Osten - sind folgende Gesichtspunkte ausschlaggebend:

(1)

Zwar ist die Planungsvariante 5 – so einmal errichtet (anlagebedingt) – mit geringeren zusätzlichen Eingriffen in die östlich gelegenen Waldflächen und damit einhergehend mit geringeren Eingriffen in Privateigentum verbunden, Belange von hohem (sowie im Falle damit verbundener Existenzgefährdung: sehr hohem) Gewicht.

Dass bei dieser Variante eine Entlastungswirkung hinsichtlich betriebsbedingter Immissionen zu Gunsten des Wohngebietes im Südwesten nicht eintreten würde, wäre – dem alleine gegenübergestellt – noch zu verschmerzen.

(2)

Jedoch sind die zu deren Realisierung erforderlichen denkbaren Baudurchführungsvarianten (*soweit überhaupt realisierbar bzw. in dieser Entscheidung hilfsweise als realisierbar angenommen*) mit derart gravierenden Nachteilen für öffentliche Drittbelange von so hohem Gewicht und / oder mit derart zusätzlichen Kosten für den Vorhabenträger (Freistaat Bayern) verbunden, dass diese unter Berücksichtigung aller für und wider streitenden Gesichtspunkte insgesamt noch schwerer wiegen als die zu Lasten der Grundstücksbetroffenen bzw. der mit den der

Straße weichenden Waldflächen und deren Funktionen verbundenen privaten und öffentlichen Belangen.

Wie bereits dargestellt, können die Planungsziele nur durch Höhenfreimachung der Kreuzung von St 2091 und Bahnlinie unter Beseitigung des bisherigen beschränkten Bahnübergangs adäquat erreicht werden.

Zwar wäre dies technisch auch bei einem Bau auf der Bestandstrasse möglich (*Baudurchführungsvarianten 5.1, siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer B.III.2.2.2(1) der Entscheidungsgründe*). Jedoch entweder mit der Folge einer Sperrung von Bahnlinie und St 2091 (zumindest im Bereich nach Teplitzer Straße bis vor Pürtener Kreuzung) für die Dauer der Bauzeit und nicht / nur unzureichend leistungsfähiger Umleitungen von Schienen- und Straßenverkehr (*Baudurchführungsvariante 5.1.1*) oder zumindest einer Sperrung (von Teilen) der St 2091.

Da angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung, insbesondere der St 2091 sowie der Bahnstrecke für die Anbindung der Region mittels Personen- und Güterverkehr eine ersatzlose Sperrung der Verkehrswege nicht näher in Betracht zu ziehen war, blieben als Optionen entweder eine Umleitung des Verkehrs über bestehende Verkehrswege (*Baudurchführungsvariante 5.1.2*) oder ein zeitweises Umlegen des Verkehrs auf eine temporäre Ersatzstraße inklusive der Errichtung eines temporären Bahnübergangs (*Baudurchführungsvariante 5.1.3*).

Die Option einer temporären Ersatzstraße inklusive der Errichtung eines temporären Bahnüberganges würde jedoch nicht nur ebenfalls – vorübergehende – Flächeninanspruchnahmen östlich der St 2091 erforderlich machen, sondern wäre auch mit derart hohen zusätzlichen Kosten sowie Eingriffen in die Bahninfrastruktur verbunden, dass diese Option – auch unter Berücksichtigung des Grundgedankens von Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG – vorliegend nicht vorzugswürdig war.

Längerfristigen Umleitungen unter Rückgriff auf das bestehende Verkehrsnetz hingegen steht eine unzureichend gegebene Leistungsfähigkeit bzw. Sicherheit (Wasserschutzgebiete!) der Umleitungsstrecken entgegen. Selbst wenn man davon ausgeht, dass die in Frage kommenden Umleitungsstrecken gerade noch leistungsfähig sind, den umzuleitenden Verkehr der St 2091 noch irgendwie zusätzlich mit aufzunehmen: Die nur unzureichend leistungsfähigen Umleitungsstrecken bringen in Verbindung mit den damit verbundenen Umweg eine zeitliche Verzögerung und damit eine Belastung der regionalen Verkehrsströme mit sich, die angesichts der Vielzahl der betroffenen Nutzer, insbesondere im Hinblick auf die Arbeit von

Rettungsdiensten, und bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Interessen der Anwohner entlang der Umleitungsstrecken angesichts der erforderlichen Dauer von zwei Jahren ein derartiges Gewicht erreicht, welches auch gegenüber den als hoch bis sehr hoch zu bewertenden Interessen der Grund- bzw. Betriebsbetroffenen sowie des öffentlichen Interesses am Erhalt der - bei dieser Variante geringer - in Anspruch genommenen Waldflächen und deren Funktionen für Erholung, Klimaschutz etc. als schwerwiegender zu bewerten war.

4.1.1 Planungsvariante 3 (beantragt) vs Planungsvarianten 1 und 2 (hw. 4)

Innerhalb der – für die Option Bauen unter Aufrechterhalten des Verkehrs – zur Verfügung stehenden Planungsvarianten zur Ausgestaltung der Knotenpunkte wiederum war für die Entscheidung zu Gunsten der (beantragten) Planungsvariante 3 (und damit gegen die Planungsvarianten 1 und 2 – sowie *hilfsweise 4*) insbesondere nachfolgende Gesichtspunkte ausschlaggebend:

Flächenverbrauch / Schutz des Waldes / Grundeigentumsschutz

Im Vergleich zur Planungsvariante 1 weist die beantragte Planungsvariante (wie auch Planungsvariante 2) den großen Vorteil auf, dass sie mit deutlich weniger Eingriffen in das östliche Waldgebiet (und damit in deren Erholungs-, Klimaschutzfunktion etc. (öffentliche Belange) sowie in privates Grundeigentum / forstwirtschaftliche Nutzbarkeit (private Belange) verbunden ist. Die Bedeutung eines möglichst geringen Eingriffs hinsichtlich gewichtiger öffentlicher und privater Belange wurde im Rahmen dieses Bescheides bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht. Unter diesem Gesichtspunkt war einem möglichst geringen Eingriff Vorzug zu geben vor der Entlastungswirkung zu Gunsten des südöstlichen Wohngebietes durch Verlagerung der St 2352 nach Norden in das Gewerbegebiet (wie in Planungsvariante 1 vorgesehen), zumal dies wiederum zu Störungen der Leistungsfähigkeit der St 2352 infolge einbiegenden Gewerbeverkehrs führen würde.

Immissionsschutz

Im Vergleich zur Planungsvariante 2 hat die beantragte Planungsvariante 3 den Vorteil, dass die MÜ 20 weiterhin mit der St 2091 verbunden bleibt und dessen Verkehr nicht auf die St 2352 verlagert wird, was zu einer Immissionsmehrbelastung

der Bewohner des südlich der St 2352 gelegenen Wohngebietes führen würde. Da hinsichtlich sonstiger Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf zusätzliche Flächeninanspruchnahmen östlich der bestehenden St 2091 beide Varianten keinerlei nennenswerte Unterschiede aufweisen, war insoweit der beantragten Variante der Vorzug zu geben.

Hilfsweise:

Planungsvariante 3 vs Planungsvariante 4:

Auch die – *vorliegend nur hilfsweise (s.o.) geprüfte* – **Planungsvariante 4** vermag im Rahmen der hilfsweise vorgenommenen Abwägung die beantragte Variante nicht zu überspielen. Ausschlaggebend hierfür war insbesondere, dass bei der Planungsvariante 4 den Einbußen in Punkto Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und v.a. Verkehrsqualität – wie oben dargestellt – quantitativ keine nennenswerten Vorteile in punkto Flächenverbrauch / Inanspruchnahme fremden Grundeigentums – gegenüberstehen, vielmehr jedoch qualitativ – auf naturschutzfachlicher Ebene - verstärkte Eingriffe in den hochwertigen, sensiblen Hangwald erfolgen, die Unterführungen ein massives soziales Akzeptanzproblem aufweisen sowie deutliche Mehrkosten entstehen.

4.2 Ergebnis Variantenvergleich und -abwägung

Die Entscheidung des Vorhabenträgers für die beantragte Variante ist aufgrund der vorrangegangenen Erwägungen nachvollziehbar und aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, weshalb die beantragte Variante (Planungsvariante 3) festgestellt wird.

IV. Rechtsvorschriften / Öffentliche Belange

Öffentlich-rechtliche Rechtsvorschriften (zwingendes Recht) oder sonstige, gegenüber den Zielen des Vorhabens bereits für sich genommen im Rahmen der planerischen Abwägung Vorrang genießende öffentliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

1. Ausbaustandards / Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit der veränderten Verkehrswege und Knotenpunkte

Mittels der an den St 2091 und St 2352, an Teplitzer Straße und MÜ 20, an den diese begleitenden unselbstständigen Geh- und Radwege sowie an den gemeinsamen Kreuzungs- und Knotenpunkten im Rahmen dieses Vorhabens geplanten baulichen und betrieblichen Ausgestaltungen und Veränderungen erfüllt die vorliegend festgestellte Planung nicht nur die an die betroffenen Verkehrswege gestellte raumordnerische Verbindungsfunktion unter Berücksichtigung von Belangen der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität sowie der Leistungsfähigkeit, sondern bringt diese auch in Einklang mit sonstigen Planungsgrundsätzen sowie weiteren zu berücksichtigenden öffentlichen, kommunalen und privaten Drittbelangen (etwa dem Umweltschutz), bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Baulastträgerkosten.

1.1 Allgemeine Ausführungen

Gem. Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayStrWG sind beim Bau öffentlicher Straßen die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und Technik zu beachten. Verkehrliche Belange (Erfüllung der zugewiesenen Mobilitätsfunktion, Gewährleistung von Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit) sind im Rahmen einer sachgerechten Abwägung in Einklang mit sonstigen Planungszielen und betroffenen Drittbelangen zu bringen sowie die jeweils entstehenden Kosten zu berücksichtigen.

1.1.1 Ausbaustandards

Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei insbesondere an den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL).

Mit den in der RAL enthaltenen Empfehlungen / Vorgaben hinsichtlich der entwurfs- und verkehrstechnischen sowie der verkehrsrechtlichen Ausgestaltung der geplanten Verkehrsanlagen werden – zum Schutze nicht nur nutzerorientierter Interessen,

sondern auch von betroffenen Drittbelangen (z.B. Umweltschutz / Eigentum) sowie von Belangen der tangierten Straßenbulasträger – folgende Ziele verfolgt:

- Primär soll sichergestellt werden, dass die geplanten Verkehrswege ihre raumordnerische (Verkehrs)Funktion mit hoher Verkehrssicherheit und angemessener Qualität des Verkehrsablaufes erfüllen.

Ziel hierbei ist es insbesondere, die einzelnen, entsprechend ihrer Funktion im Gesamtnetz in verschiedene Entwurfsklassen eingeteilten Verkehrswege soweit wie möglich zu standardisieren und durch einheitliche Ausgestaltung sowohl die Einheitlichkeit von Straßen einer Kategorie zu fördern als auch Straßen unterschiedlicher Kategorien deutlich unterscheidbar zu machen. Auf diese Weise soll eine der Netzfunktion angemessene Fahrweise unterstützt und damit die Verkehrssicherheit erhöht werden.

- Des Weiteren soll die Umweltverträglichkeit der Verkehrswege gefördert werden.
- Darüber hinaus soll gewährleistet werden, dass die Verkehrswege möglichst kostengünstig hergestellt, erhalten und betrieben werden können (Baulasträgerkosten).

Die in der RAL dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse den sonstigen berührten Belangen (insb. Umweltschutz / Privateigentum) gegenüberzustellen. Ein Abweichen von den in der RAL gelegten Standards nach Abwägung der oben genannten Ziele (Erfüllen Verkehrsfunktion / Verkehrssicherheit / Verkehrsqualität / Umweltverträglichkeit / Geringhaltung Baulasträgerkosten) unter Berücksichtigung der speziellen örtlichen Verhältnisse / Zwangspunkte ist möglich.

1.1.2 Flächenschutz / Flächenschonung (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG)

In diesem Zusammenhang ist gem. Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG in besonderem Maße mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme – in Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild – so weit wie möglich zu begrenzen.

Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet, allerdings in der Abwägung zu Gunsten im konkreten Fall vorrangiger Belange überwunden werden kann.

Hierdurch soll klargestellt werden, dass beim Bau (bzw. hier: Um- / Ausbau) von Straßen den Belangen des Flächenschutzes in besonderer Qualität Rechnung zu tragen ist. Ausweislich der Gesetzesbegründung (*Bayerischer Landtag, 18. Wahlperiode, 02.05.2019, Drucksache 18/1816, Seite 22*) sind demnach Straßen also nicht mehr allein oder vorwiegend unter dem baulichen Aspekt der Optimierung des Verkehrsflusses zu konzipieren. Vielmehr ist der Zielkonflikt zum Flächen-, Umwelt- und Naturschutz in neuer Weise zu problematisieren und daher stets in abwägungsrelevanter Weise zu hinterfragen, inwieweit eine Inanspruchnahme von Fläche vor den gegenläufigen Interessen gerechtfertigt werden kann. Insbesondere ist hierbei stets zu prüfen, inwieweit Anzahl, Größe und Umfang von Kreisverkehren mit Blick auf die Verkehrsdichte geboten sind.

1.1.3 Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer (Art. 9 Abs. 1 Sätze 4 und 5 BayStrWG)

Hinsichtlich der nutzerbezogenen Interessen sind zudem gem. Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG die Belange älterer Menschen und Kinder sowie gem. Art. 9 Abs. 1 Satz 5 BayStrWG die Belange von Menschen mit Behinderung oder Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen, soweit nicht andere überwiegende öffentliche Belange, insbesondere solche der Verkehrssicherheit entgegenstehen.

1.2 Dimensionierung / Ausgestaltung der St 2091

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der hinsichtlich der St 2091 geplanten Maßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange im Sinne der unter *Ziffer B.IV.1.1 der Entscheidungsgründe* aufgeführten Gesichtspunkte.

1.2.1 Verkehrsfunktion / Zuordnung Entwurfsklasse

Die St 2091 verbindet das Mittelzentrum Waldkraiburg mit dem möglichen Oberzentrum Traunstein. Gem. den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ist die St 2091 damit der Verbindungsfunktionsstufe II a und infolgedessen gem. RAL eigentlich der Entwurfsklasse (EKL) 2 zuzuordnen. Auch die zukünftige Verkehrsbelastung weist auf eine EKL 2 hin.

1.2.2 Linienführung / Zwangspunkte

Für die Ausgestaltung der Linienführung hat der Vorhabenträger zulässiger Weise anstatt auf die eigentlich einschlägigen Vorgaben der EKL 2 auf die Vorgaben der EKL 3 zurückgegriffen:

Bei Durchführung der unter *Ziffer B.II der Entscheidungsgründe* genannten Planungsziele ergeben sich aus den örtlichen Gegebenheiten – in Bezug auf die Linienführung – folgende Zwangspunkte:

- (1) Auf einer Länge von lediglich 1,15 km müssen zwei Verknüpfungen sowie eine Bahnunterführung errichtet werden.
- (2) Am südlichen Bauende befindet sich die bestehende Innwerkkanalbrücke, auf welchem die St 2091 südlich des Plangebiets den Kanal überquert und weiter in Richtung Pürten führt.
- (3) Zwischen dem Niveau des Kreuzungspunktes von St 2091 und St 2352 und dem Niveau der südlich davon gelegenen Brücke über den Innwerkkanal muss ein Höhenunterschied von ca. 20 Metern überwunden werden.

Eine Linienführung, die sowohl ...

- den Forderungen nach RAL hinsichtlich der sonstigen (Mindest-) Parametern entspricht (*Wannenausrundungen: > 3500 Meter / Kuppenhalbmesser > 6000 Meter / Längsneigungen < 5,5 %*) entspricht,

gleichzeitig ...

- betroffene Drittbelange (*insb. möglichst geringer Eingriff in Natur und Landschaft, Flächenverbrauch, sowie fremdes Grundeigentum*) sowie
- die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen angemessen berücksichtigt,

ohne jedoch deutliche Abstriche ...

- in punkto Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrsanlage und damit hinsichtlich der Erreichung der Planungsziele zu machen,

ist angesichts dieser Zwangspunkte für den vorliegenden Abschnitt der St 2091 unter Berücksichtigung sämtlicher tangierter Belange technisch nicht möglich.

Nach Abwägung insbesondere der Belange der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung der geschwindigkeitsdämpfenden Wirkung der beiden Kreisverkehre, ist die vom Vorhabenträger vorliegend gewählte Ausführung zulässig. Denn auf diese Weise wird die Lösung des Verkehrsproblems sichergestellt, die Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert und die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme erhöht, ohne Abstriche an Leistungsfähigkeit oder Sicherheit der Verkehrsanlage hinnehmen zu müssen.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 4.1.1*

1.2.3 Regelquerschnitt

Auch hinsichtlich des Regelquerschnittes durfte aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nach Abwägung aller betroffenen Belange in Teilbereichen zulässiger Weise von den Vorgaben der EKL 2 abgewichen werden:

Da zwischen den Kreisverkehren und weiter Richtung Süden zwischen Kreisverkehr und Innkanalbrücke aufgrund der kurzen Streckenabschnitte keine Überholfahrstreifen möglich sind, wird anstelle eines Regelquerschnittes (RQ) 11,5+ mit einer befestigten Fahrbahnbreite außerhalb dreistreifiger Überholabschnitte von 8,50 (so EKL 2) ein RQ 11 mit einer befestigten Fahrbahnbreite von 8,00 Metern verwendet, welcher sich bereits in den, nördlich an den vorliegenden

Planfeststellungsabschnitt anschließenden Streckenabschnitt der St 2091 zur A 94 in der Praxis bewährt hat.

Dies kommt auch dem Planungsgrundsatz des Flächenschutzes (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG) zu Gute.

1.2.4 Knotenpunktgestaltung (Knotenpunkt St 2091 -Teplitzer Straße)

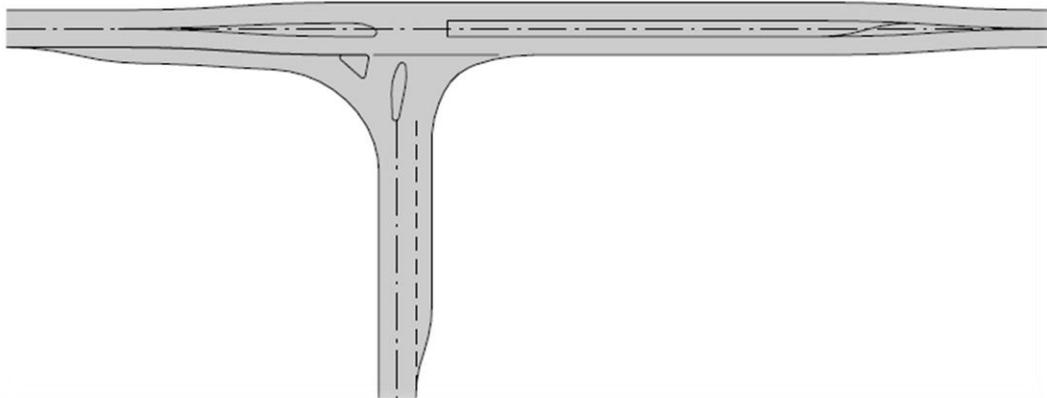
Die Entscheidung, den Knotenpunkt St 2091 - Teplitzer Straße in Abweichung von den Vorgaben der EKL 2 als Kreisverkehr auszugestalten, ist nach Abwägung sämtlicher hiervon tangierte Belange zulässig.

Nach RAL sollen bei Straßen der EKL 2 die Verknüpfungen entweder mittels Lichtzeihananlage oder teilplangleich / teilplanfrei erfolgen.

Im Falle der teilplangleichen Verknüpfung mit der Teplitzer Straße wäre dies nur mittels einer sog. Linkstropfete möglich. Dazu würde die Teplitzer Straße zunächst mittels einer Brücke über die St 2091 geführt und anschließend mittels Rampen an die St 2091 angeschlossen werden. Die Verflechtung der Verkehrsströme würde mittels Ein- und Ausfädelstreifen erfolgen. Dies würde neben hohen Kosten insbesondere einen umfangreichen Eingriff in die als Bannwald ausgewiesenen Waldbestände des Mühldorfer Harts östlich der bestehenden St 2091 und damit zugleich einen deutlich höheren Flächenverbrauch mit sich bringen.

Von einer Lösung mit einer Lichtzeihananlage wurde zu Gunsten eines Kreisverkehrs abgewichen, da Letzterer bei der vorliegenden Verkehrsbelastung einen flüssigeren Verkehrsablauf aufweist, wodurch zugleich der Ausstoß von Emissionen und damit die Immissionsbelastung reduziert wird, zugleich aber durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit eine ausreichende Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Diese Vorgehensweise hat sich auf der St 2091 bereits im nördlich des Plangebiets liegenden Abschnitt zwischen Niederndorf und dem Anschluss an die A 94 bei Ampfing, welcher mit vier funktionstauglichen Kreisverkehren ausgestattet ist, bewährt.

Ein höherer Flächenverbrauch als bei einer ampelgeregelten Einmündung ist damit – entgegen teilweise vorgebrachter Auffassung - vorliegend nicht verbunden. In diesem Zusammenhang war zu berücksichtigen, dass ein hoch belasteter, ampelgeregelter Knotenpunkt - wie vorliegend zwischen Teplitzer Straße und St 2091 gegeben - nach einschlägigen Richtlinien wie folgt ausgestaltet werden müsste:



- In der Teplitzer Straße müsste für den von der Teplitzer Straße in die St 2091 links abbiegenden Verkehr eine eigene Linksabbiegespur geschaffen werden, welche in eigener Phase zu schalten wäre und wenigstens acht bis zehn Fahrzeugen Platz bietet.
- Um den Verkehrsfluss nicht zu blockieren, müsste zudem für den von der Teplitzer Straße in die St 2091 rechts einbiegenden Verkehr gleichzeitig Stauraum für fünf bis sechs Fahrzeuge zur Verfügung stehen.
- Für den von der St 2091 in die Teplitzer Straße rechts abbiegenden Verkehr müsste des Weiteren eine kurze Rechtsabbiegespur geschaffen werden (*RA1 nach RAL Tabelle 29*).
- Auch für den von der St 2091 in die Teplitzer Straße links einbiegende Verkehr müsste Platz für fünf bis sechs Fahrzeuge geboten sein.
- Fahrbahnteiler (sog. Tropfen) sowie eine Dreiecksinsel wären ebenfalls vorzusehen.

Stauräume vor den Lichtsignalanlagen, Ab- und Einbiegespuren sowie Fahrbahnteiler würden vorliegend einen Flächenbedarf in Höhe von ca. 3.547 m² bedingen. Angesichts eines Flächenbedarfs für den vorliegend gewählten Kreisverkehr von 3.476 m² besteht somit kein nennenswerter Unterschied beim Flächenbedarf zwischen beiden Lösungen.

Nach Abwägung aller Belange ist ein Abweichen von den Vorgaben der EKL 2 zu Gunsten eines Kreisverkehrs zulässig, da auf diese Weise die Verknüpfung leistungsfähig und verkehrssicher bei gleichzeitig angemessenen Bau- und Betriebskosten und minimiertem Eingriff in Natur und Landschaft vollzogen werden kann.

1.2.5 Betriebsform

Die St 2091 bleibt eine einbahnig zweistreifige Straße, welche dem allgemeinen Verkehr dient. Überholstreifen sind – wie bereits oben unter Ziffer 1.2.3 geschildert – wegen der kurzen Entwicklungslänge zwischen den Verknüpfungen nicht möglich.

1.3 Ausgestaltung der St 2352

Auch die Dimensionierung und Ausgestaltung der St 2352 entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange im Sinne der unter *Ziffer B.I der Entscheidungsgründe* aufgeführten Gesichtspunkte.

1.3.1 Verkehrsfunktion / Zuordnung Entwurfsklasse

Die St 2325 verbindet das Kleinzentrum Gars a. Inn über das Mittelzentrum Waldkraiburg mit dem Mittelzentrum Mühldorf a. Inn.

Nach RIN ist sie daher westlich der Pürtener Kreuzung der Verbindungsfunktionsstufe III b und östlich der Pürtener Kreuzung der Verbindungsfunktionsstufe II b in Folge dessen der EKL 3 zuzuordnen.

1.3.2 Linienführung

(1) Radien

Die in der Planung für die St 2352 gewählten Radien liegen im in der RAL für die EKL 3 empfohlenen Bereich.

(2) Höhenverlauf (Gradienten)

Hinsichtlich des Höhenverlaufs wurde in zulässiger Weise aufgrund der örtlichen Gegebenheiten von den Empfehlungen der RAL abgewichen und ein kleinerer Ausrundungshalbmesser verwendet (Wannenausrundung von 1554 Meter statt 3000

Meter). Dies war erforderlich, um eine ausreichende Fahrbahntwässerung sicherzustellen. Ein Sicherheitsdefizit wird hierdurch nicht geschaffen.

1.3.3 Regelquerschnitt

Die gewählten Querschnitte entsprechen dem Regelquerschnitt RQ 11 nach RAL.

1.3.4 Betriebsform

Die geänderte Verkehrsanlage wird einbahnig zweistreifig betrieben. Sie ist dazu bestimmt, dem allgemeinen Verkehr zu dienen.

1.3.5 Knotenpunktgestaltung

Die Verknüpfung der Schleifenrampe des teilplangleichen Anschlusses mit St 2091 und St 2352 erfolgt entsprechend den Empfehlungen der RAL mittels Kreisverkehre.

*Zum Nachweis der Leistungsfähigkeit dieser Kreisverkehre siehe die Ausführungen in **Unterlage 21**.*

Die richtlinienkonforme Ausgestaltung ist im Vergleich mit anderen denkbaren Verknüpfungslösungen, so diese verkehrssicher ausgestaltet sind, nicht mit einem deutlich höheren Flächenverbrauch verbunden, weist aber deutlich Vorteile in punkto Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit sowie geringere Bau- und Unterhaltungskosten auf:

Eine Verknüpfung der Schleifenrampe mit St 2091 mittels Vollkreuzung und St 2352 mittels Einmündung würde in der Schleifenrampe sowie in den beiden Staatsstraßen Ab- und Einbiegespuren sowie zumindest bei der Vollkreuzung mit der Kreisstraße MÜ 20 eine Signalisierung erfordern. Neben der Tatsache, dass mit den Kreisverkehren kein erhöhter Flächenverbrauch gegenüber regelkonformen Einmündungen / Kreuzungen einhergeht (vgl. *insoweit die Ausführungen zum Knotenpunkt St 2091 – Teplitzer Straße unter Ziffer B.IV.1.2.4 der Entscheidungsgründe*), wäre der flüssige Verkehrsablauf unterbrochen und durch Pulkbildung nach Rotphasen der Verkehrsablauf im nördlichen Kreisverkehr (Teplitzer Straße) gestört.

Mit einer nicht signalisierten Einmündung an der St 2362 wären Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle wie bei Einmündungen unvermeidbar höher als beim Kreisverkehr.

Bei Signalisierung treten zudem zusätzliche Investitionskosten wegen der Lichtsignalanlage auf, die neben kontinuierlicher Energieversorgung ständige Wartung und regelmäßige Erneuerung der Steuerungselemente erfordert.

1.4 Ausgestaltung der MÜ 20 (Erweiterung nach Süden / Verknüpfung mit St 2091 mittels Kreisverkehr)

Wie mit Stellungnahme vom 10.10.2018 gegenüber dem Landkreis Mühldorf a. Inn (Straßenbaulastträger MÜ 20) verbindlich zugesagt, werden bei der Erweiterung der jetzigen MÜ 20 nach Süden im Anschluss- bzw. Kurvenbereich die Schleppradien nach den gültigen Richtlinien eingehalten.

Durch die Tieflage der St 2091 (Unterquerung der Bahnlinie) ist eine Verknüpfung der MÜ 20 mit der verlegten Staatsstraße in einem Versatz mit der Einmündung der Schleifenrampe nicht möglich, da die erforderlichen Sichtweiten in der Einmündung in der Tieflage im Innenbogen nicht gewährleistet werden können. Deshalb muss die MÜ 20 verschwenkt werden, was ohne Kreisverkehr zwangsläufig zu einer Vollkreuzung führen würde. Die Vollkreuzung müsste signalisiert werden. Der mit der Planung angestrebte Erfolg der Beseitigung einer signalisierten Vollkreuzung wäre also nicht erreicht, sondern lediglich um wenige Meter nach Norden verschoben.

Wie bereits hinsichtlich des Knotenpunktes St 2091 – Teplitzer Straße unter *Ziffer B.IV.1.2.4 der Entscheidungsgründe* ausführlich dargelegt, besteht kein erhöhter Flächenverbrauch des geplanten Kreisverkehrs gegenüber einer regelkonform ausgebildeten signalisierten Vollkreuzung.

1.5 Geh- und Radwege

Alle vor dem Ausbau bestehenden Fahrbeziehungen für den Fußgänger- und Radverkehr sind auch im Ausbauzustand wieder verkehrssicher gegeben.

1.6 Zusammenfassung

Durch die vorliegende Planung wird ...

- die Verkehrssicherheit auf der St 2091 und deren Knotenpunkten durch Beseitigung der Unfallschwerpunkte im Bereich der Teplitzer Straße sowie südlich der Pürtener Kreuzung erhöht

*Es wird hierzu auf die Ausführungen in **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 4.1.3 sowie zur Planrechtfertigung im Rahmen dieser **Entscheidungsgründe** unter **Ziffer B.II.3** verwiesen.*

- gleichzeitig: die Leistungsfähigkeit der Knoten- und Kreuzungspunkte und damit insbesondere die Leistungsfähigkeit der St 2091 sowie die Verkehrsqualität für den Kraftfahrzeugverkehr deutlich verbessert und somit der wichtigen Verbindungsfunktion der St 2091 als regional bedeutsamer Autobahnzubringer Rechnung getragen,

*Es wird hierzu insbesondere auf die Ausführungen in **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 4.1.2 sowie zur Planrechtfertigung im Rahmen dieser **Entscheidungsgründe** unter **Ziffer B.II.4** verwiesen.*

- bestehende Verbindungs- und Erschließungsfunktionen nachgeordneter Straßen sowie des Geh- und Radverkehrs weiterhin verkehrssicher aufrechterhalten, insbesondere durch die geplante Serpentine größere Umwege für den Fuß- und Radverkehr an der St 2091 im Bereich der Bahnlinie vermieden
- sowie sichere Querungsmöglichkeiten für den Rad-, Fuß- sowie insbesondere Schulverkehr bereitgestellt.

2. Umweltschutz

Rechtsvorschriften und sonstige vorrangige Belange des Umweltschutzes stehen dem Vorhaben - unter Beachtung der bereits in den Planunterlagen vorgesehenen Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der unter *Ziffer A.III.2* sowie *Ziffer B.III dieser Entscheidung* erlassenen Nebenbestimmungen ebenfalls nicht entgegen.

2.1 Gewässerschutz / Wasserschutzgebiete

Vorgaben des Wasserrechtes sowie sonstigen, im Rahmen der Planfeststellung im Zusammenhang mit dem Schutz von Grundwasser, Oberflächengewässern sowie (Trink-)Wasserschutzgebieten zu berücksichtigenden Belangen wird durch die gegenständliche Planung sowie durch die in *dieser Entscheidung unter Ziffer A.III.2.1 (zur Planfeststellung) bzw. unter Ziffer B.III (zur wasserrechtlichen Erlaubnis)* getroffenen Nebenbestimmungen in ausreichendem Maße Genüge getan.

2.1.1 Grundwasserschutz

(1) Grundwasserverunreinigungen

(a) Niederschlagswasserbeseitigung durch Versickerungen *(Begründung gehobene wasserrechtliche Erlaubnis)*

Die für das Einleiten des gesammelten Niederschlagswassers separat zur Planfeststellung erforderliche, in *Ziffer B.I dieser Entscheidung* ausgesprochene gehobene wasserrechtliche Erlaubnis konnte vorliegend erteilt werden.

Bei Berücksichtigung der bereits in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen sowie nach Maßgabe der unter *Ziffer B.III dieser Entscheidung* aufgeführten Nebenbestimmungen ist das Einleiten sowohl mit den Vorgaben zwingenden Rechts (§ 12 Abs. 1 WHG), insbesondere wasserrechtlicher Vorgaben als auch mit im Rahmen des Bewirtschaftungsermessens (§ 12 Abs. 2 WHG) zu berücksichtigenden Belangen und Rechtspositionen, vereinbar. Die Nebenbestimmungen beruhen auf § 13 WHG.

Insbesondere sind Verunreinigungen des Grundwassers sowie eine Gefährdung des Wasserschutzgebietes Mettenheim bei Beachtung der genannten Maßnahmen auszuschließen.

*Zum Wasserschutzgebiet Mettenheim siehe darüber hinaus auch die Ausführungen sogleich unter **Ziffer B.IV.2.1.3 der Entscheidungsgründe**.*

Die zuständige untere Wasserrechtsbehörde beim Landratsamt Mühldorf hat mit Schreiben vom 18.07.2018 ihr Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erteilt.

(b) Aushubarbeiten / (Wieder)Einbau und Lagerung von Material

Mittels der unter *Ziffer A.III.2.1.1 dieser Entscheidung* aufgeführten Nebenbestimmungen wird zudem Verunreinigungen im Zusammenhang mit Aushubarbeiten sowie dem Lagern und den (Wieder)Einbau von Material Verunreinigungen vorgebeugt.

(2) Sonstige Beeinträchtigungen

Sonstige Beeinträchtigungen des Grundwassers (Absinken / Erhöhen des Grundwasserspiegels oder Verhindern von Grundwasserneubildung durch großflächige Versiegelung) sind insbesondere angesichts der Tiefe des Grundwasserspiegels sowie der relativ geringen Neuversiegelung nicht zu befürchten.

2.1.2 Schutz von Oberflächengewässern

Oberflächengewässer sind im Baubereich nicht vorhanden. Der südlich verlaufende Innwerkkanal wird durch das Vorhaben nicht berührt.

2.1.3 Wasserschutzgebiete

Eine Beeinträchtigung des östlich der St 2091 im Mühldorfer Hart gelegenen Wasserschutzgebietes Mettenheim (*festgesetzt durch Rechtsverordnung des Landratsamtes Mühldorf vom 04.09.1989, Gebietsnummer 2210774000053, derzeitiger Wasserversorgungsträger: Zweckverband Mettenheimer Gruppe*) ist nicht zu

erwarten: Die Baumaßnahmen finden außerhalb der Schutzgebietszonen statt (die Grenze des Wasserschutzgebietes liegt ca. 0,7 km nördlich des Baubeginns im Mühldorfer Hart). Auch mittelbare Beeinträchtigungen sind nach Aussagen der zuständigen Fachbehörden vorliegend nicht zu befürchten, da die Baumaßnahme nicht in Zuströmrichtung zum Wasserschutzgebiet liegt.

2.2 Hochwasserschutz

Festgesetzte, vorläufig gesicherte oder faktische Überschwemmungsgebiete werden durch das Vorhaben nicht tangiert. Das Überschwemmungsgebiet südlich von Pürten liegt außerhalb der Baumaßnahmen.

2.3 Präventiver Bodenschutz / Rekultivierung / Bodenkundliche Baubegleitung

Im Rahmen des präventiven Bodenschutzes sowie der Rekultivierung stehen dem Vorhaben – unter Berücksichtigung der bereits in den Planunterlagen vorgesehenen bzw. der unter *Ziffer A.III.2.1. dieser Entscheidung* (zur Planfeststellung) bzw. unter *Ziffer B.III dieser Entscheidung* (zur wasserrechtlichen Erlaubnis) getroffenen Nebenbestimmungen – weder Vorgaben zwingenden Rechtes, insbesondere des Bodenschutzrechtes (BBodSchG, BayBodSchG) noch anderweitig im Rahmen der planerischen Abwägung als vorrangig zu bewertender Belange entgegen.

Der Forderung der Landwirtschaftsverwaltung nach – pauschaler - Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung konnte nicht nachgekommen werden. Für eine pauschale Verpflichtung zur Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung, ohne weitere Anhaltspunkte wie etwa eine ansonsten zu befürchtende Fehlausführung seitens des Vorhabenträgers, existiert weder eine Rechtsgrundlage auf Basis zwingenden Rechts, noch kann diese für den Einzelfall nach Berücksichtigung aller betroffenen Interessen auf Basis der planerischen Abwägung angeordnet werden.

*Soweit Bodenschutz durch zwingendes Recht in Gestalt spezialgesetzlicher Vorschriften vermittelt wird, wird auf die **in den Entscheidungsgründen** dieses Bescheids an anderer Stelle getätigten Ausführungen verwiesen, etwa ...*

... zum Wasserrecht (Schutz von Grund- und Oberflächengewässer)
unter **Ziffer B.IV.2.1**,

... zum Immissionsschutzrecht unter **Ziffer B.IV.2.6**,

... zum Naturschutzrecht unter **Ziffer 0**,

... zum Abfallrecht unter **Ziffer B.IV.2.4**.

2.3.1 Vorsorgender Bodenschutz

(1) Rechtsgrundlagen des zwingenden Rechts

Zentrale Elemente des vorsorgenden Bodenschutzes nach BBodSchG i.V.m. BBodSchV bilden die Vermeidungspflichten des § 4 Abs. 1 BBodSchG. Diese werden ergänzt durch die Vorsorgepflichten in § 7 BBodSchG.

Beide Vorschriften setzen das Risiko von Beeinträchtigungen der nachfolgend genannten Bodenfunktionen voraus, die geeignet sind, wiederum für den Einzelnen oder die Allgemeinheit ...

- Gefahren
(*insb. Lebensgefahr / Gesundheitsschäden / Eigentumsverletzungen*)
- erhebliche (!) Belästigungen (*unterhalb der Gesundheitsgefährdung*)

oder

- erhebliche Nachteile (*insbesondere Vermögenseinbußen*)

herbeizuführen (sog. schädliche Bodenveränderungen, § 2 Abs. 3 BBodSchG).

(a) Geschützte Bodenfunktionen / Einwirkungsmöglichkeiten

Die im Rahmen des Bodenschutzrechtes relevanten Bodenfunktionen lassen sich in drei Obergruppen sowie diverse Untergruppen einteilen (§ 2 Abs. 2 BBodSchG):

Inhaltliche Zusammenhänge / Überschneidungen mit anderen Regelungssystemen / Prüfungspunkten dieser Entscheidungsgründe sind bei der jeweiligen Bodenfunktion gekennzeichnet. Zum Anwendungsbereich des Bodenschutzrechtes im Konkurrenz-

verhältnis zu anderen Regelungssystemen, siehe die Kollisionsvorschrift des § 3 BBodSchG.

▪

Natürliche Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG)

○ Lebensraumfunktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 a) BBodSchG)

- Lebensgrundlage / Lebensraum für Menschen
- Lebensgrundlage / Lebensraum für Tiere / Pflanzen

*Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zum Natur-, Landschafts- und Artenschutz unter **Ziffer 0 der Entscheidungsgründe***

- Lebensgrundlage / Lebensraum für Bodenorganismen

○ Regelungsfunktionen innerhalb des Naturhaushaltes

- Wasserkreislauf
- Nährstoffkreislauf

○ Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften

- insb.: Grundwasserschutz

*Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zum Gewässerschutz unter **Ziffer B.IV.2.1.1 der Entscheidungsgründe***

▪

Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte (§ 2 Abs. 2 Nr. 2 BBodSchG)

(Konservierung von Bauwerken sonstige anthropogene Einwirkungen)

*Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zum Denkmalschutz unter **Ziffer 0 der Entscheidungsgründe***

■

Nutzfunktionen (ökonomische Funktionen) (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG)

- Funktion als Rohstofflagerstätte
 - Sicherung Zugriff auf Bodenschätze

- Siedlungs- und Standortfunktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 b) – d) BBodSchG)

- Siedlungsfunktion
(Wohnungen / industrielle + sonstige gewerbliche Bauten)

- Erholungsfunktion
(Erholung in freier Natur / Schaffung von (baulichen) Erholungsanlagen)

*Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zur naturschutzrechtlichen Folgenbewältigung unter **Ziffer B.IV.2.7.4** sowie zum Waldrecht unter **Ziffer B.IV.2.8 der Entscheidungsgründe**.*

- Standortfunktion für land- und forstwirtschaftliche Nutzung
(Sicherstellung der Nahrungs-, Futter- und Rohstoffpflanzenproduktion)

*Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zum Schutz agrarstruktureller Belange im Rahmen der §§ 14 ff BNatSchG unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3)(d)**, zum Schutze struktureller land- und forstwirtschaftlicher Belange unter **Ziffer 0** sowie zu den privaten Belangen der durch das Vorhaben konkret betroffenen Landwirte unter **Ziffer B.VI der Entscheidungsgründe**.*

- Standortfunktion für Verkehr / Ver- und Entsorgung sowie sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen

*Siehe in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen zur technischen Infrastruktur / Staat und Verwaltung unter **Ziffer 0 der Entscheidungsgründe***

Insbesondere im Hinblick auf die soeben genannten Siedlungs- und Standortfunktionen ist anzumerken, dass das Bodenschutzrecht zu Gunsten der oben

genannten Nutzungsinteressen keinen Schutz hinsichtlich des Fortbestandes der Zugriffsmöglichkeit auf die (abstrakten) Fläche vermittelt. Das Bodenschutzrecht schützt die oben genannten Nutzungen lediglich gegen eine Verschlechterung der für die o.g. Nutzungen jeweils erforderlichen Bodeneigenschaften (z.B. infolge Verunreinigung), nicht aber vor blanken Flächenentzug, der Verdrängung einer Nutzung zu Gunsten der durch das beantragte Vorhaben beabsichtigten Nutzung.

Dies ist vielmehr eine Frage des die jeweilige Nutzung schützenden Fachrechts (etwa des Naturschutzrechtes, des Enteignungsrechtes) oder des Raumordnungsrechtes.

Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorrufende Einwirkungen auf den Boden können insbesondere hervorgerufen werden mittels ...

- stofflicher Belastungen (Bodenverunreinigungen durch Schadstoffe)
- nicht-stofflicher Belastungen, insbesondere in Gestalt von
 - (Neu)Versiegelung
 - Verdichtung
 - Erosion / Stoffaustrag
 - Sonstiger Verlust wertvoller Bodenschichten (Humus)

(b) Vermeidungspflicht (§ 4 Abs. 1 BBodSchG)

Gemäß § 4 Abs. 1 BBodSchG hat jeder, der auf den Boden einwirkt, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Zur Umsetzung und Konkretisierung dieser Verpflichtung im Einzelfall kann die Planfeststellungsbehörde als vorliegend zuständige Behörde gemäß § 10 BBodSchV unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die notwendigen Anordnungen treffen.

Voraussetzung einer Vermeidungspflicht ist in jedem Fall, dass das Entstehen von schädlichen Bodenveränderungen als Folge eines bestimmten Verhaltens hinreichend wahrscheinlich ist. Unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes sind außerdem solche Einwirkungen auf den Boden zulässig, die trotz Überschreitens der die Gefahrengrenze markierenden Bodenwerte so geringfügig sind, dass sie das Gefährdungspotential nicht relevant erhöhen.

Mangels Konkretisierung durch eine Rechtsverordnung nach § 8 Abs. 1 BBodSchG ist – abhängig vom jeweiligen Charakter des Bodens und seinen Eigenschaften – über den Begriff der schädlichen Bodenveränderung des § 2 Abs. 3 BBodSchG unter Abwägung der beteiligten Interessen im Einzelfall zu entscheiden.

(c) Vorsorgepflicht (§ 7 BBodSchG)

Ergänzend zur Vermeidungspflicht gemäß § 7 S. 1 BBodSchG ist der Grundstückseigentümer, der Inhaber der tatsächlichen Gewalt über ein Grundstück und derjenige, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführen lässt, die zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, dazu verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen, die durch ihre Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können, soweit dies verhältnismäßig ist.

Die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an die Vorsorgemaßnahmen werden entsprechend § 8 Abs. 2 BBodSchG hinsichtlich stofflicher Belastungen durch die §§ 9 ff BBodSchV konkretisiert.

(2) Stoffliche Belastungen (Bodenverunreinigungen durch Schadstoffe)

**Versickerung von (möglicherweise verunreinigtem)
Niederschlagswasser**

Geplant ist, das anfallende Niederschlagswasser aus dem Fahrbahnbereich in die belebte Bodenzone versickern zu lassen: in den Dammlagen über das Bankett und freie Flächenversickerung, im Einschnittsbereich durch eine Muldenversickerung. Hierbei wird sich der natürlichen Filterfunktion des Bodens bedient (*siehe Auflistung oben*). Die vom Vorhabenträger in *Unterlage 18* vorgelegten und seitens der Fachbehörden nach Gegenprüfung gebilligten Berechnungen zeigen, dass nach Maßgabe der unter *Ziffer B.III dieser Entscheidung* aufgeführten Nebenbestimmungen der übrige Untergrund aufgrund der Filterfunktion nicht weiter belastet wird und keine schädlichen Bodenverunreinigungen hervorgerufen werden.

Aushubarbeiten / Lagerung von Material

Mittels der bereits in den Planunterlagen vorgesehenen sowie den unter *Ziffer A.III.2.1.1 dieser Entscheidung* aufgeführten Nebenbestimmungen wird zudem Verunreinigungen im Zusammenhang mit Aushubarbeiten sowie dem Lagern und den (Wider)Einbau von Material Verunreinigungen vorgebeugt.

(3) Nicht-stoffliche Belastungen (Versiegelung / Verdichtung / Erosion etc.)

(Neu)Versiegelung

Wie auch hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. §§ 14 ff. BNatSchG) dargestellt, sind durch die Inanspruchnahme von Waldflächen des Mühldorfer Harts im Bereich unmittelbar östlich der St 2091 (Bezugsraum 1) keine wesentlichen Beeinträchtigungen dort bestehender Bodenfunktionen zu erwarten. Somit kann auch im Rahmen des Bodenschutzes eine schädliche Bodenveränderung i.S.v. § 2 Abs. 3 BBodSchG verneint werden. Relevante Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen in den übrigen Bezugsräumen waren angesichts vielfach bestehender Vorbelastungen oder aufgrund der Kleinflächigkeit der Inanspruchnahmen ebenfalls auszuschließen.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.IV.2.7.4(2)(a) der Entscheidungsgründe.***

Wie bereits soeben unter *Ziffer B.IV.2.3.1(1)(a) der Entscheidungsgründe* ausgeführt, schützt das Bodenschutzrecht nicht vor der Flächenentzug im Sinne einer Nutzungsersetzung.

Schutz vor sonstigen Belastungen

Bei Berücksichtigung der bereits in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen (insbesondere der Maßnahme 1 V) sowie nach Maßgabe der *unter Ziffer A.III.2.1 der Entscheidung* aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen ist zudem gewährleistet, dass keine schädlichen Bodenverunreinigungen (§ 2 Abs. 3

BBodSchG) in Gestalt von Verdichtung, Erosion, Verlust / Vermischung wertvoller Bodenschichten verursacht werden.

2.3.2 Rekultivierung (Wiederherstellung ursprünglicher Zustand)

Siehe hierzu die Nebenbestimmung (18) unter Ziffer A.III.2.1.3 dieser Entscheidung.

2.3.3 Bodenkundliche Baubegleitung

Im Rahmen seiner Stellungnahme vom 04.05.2019 forderte das AELF die Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung durch und auf Kosten des Vorhabenträgers. Als Begründung führte das AELF an, diese sei notwendig, um im Hinblick auf die Erhaltung / Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit zum Zwecke der Landwirtschaft die Umsetzung und Überwachung der Bodenschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Der Forderung konnte vorliegend nicht nachgekommen werden.

Eine (pauschale oder an bestimmte Voraussetzungen geknüpfte) Pflicht des Vorhabenträgers zur Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung kraft zwingendes Rechts (hier: Bodenschutzrecht) existiert nach derzeitiger Rechtslage nicht.

Sichert der Vorhabenträger die Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung nicht schon ohnehin freiwillig zu, kann die Planfeststellungsbehörde zwar grundsätzlich auf Basis der planerischen Abwägung unter Berücksichtigung der für und wider streitenden Interessen auf Basis von Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG im Einzelfall dem Vorhabenträger per Nebenbestimmung die Einrichtung einer solchen auferlegen. Ungeachtet weiterer zu berücksichtigender Gesichtspunkte wie etwa die zu erwartenden Kosten, die Wertigkeit der betroffenen Böden sowie die Reversibilität für den Fall fehlgeschlagener Prävention ist dies jedoch jedenfalls nur dann angemessen, wenn konkrete Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die – bereits in den Planunterlagen vom Vorhabenträger vorgesehenen oder ihm mittels Nebenbestimmungen zusätzlich auferlegten – „realen“ Vermeidungs- oder Vorsorgemaßnahmen (z.B. Abdecken bestimmter Flächen etc.) in der realen Umsetzung nicht eingehalten werden, etwa, weil sie aufgrund notwendiger

Abstraktion der fachlichen Konkretisierung im konkreten Einzelfall bedürfen oder beauftragten ausführenden Gewerke hinsichtlich bodenschutztechnischer Fragestellungen überfordert sind. Solche Indizien konnten seitens der Landwirtschaftsverwaltung nicht vorgelegt werden. Da der Vorhabenträger mit Schreiben vom 12.10.2018 die Einrichtung einer bodenkundlichen Baubegleitung auf freiwilliger Basis abgelehnt hat, konnte der Forderung damit nicht nachgekommen werden.

2.4 Kampfmittel / Altlasten / Abfallrecht

2.4.1 infolge der Baumaßnahmen aufgefundenes kontaminiertes Material

Mittels der unter *Ziffer A.III.2.1.1 dieser Entscheidung* aufgeführten Nebenbestimmungen und Zusagen ist sichergestellt, dass durch Arbeiten in potentiell kontaminierten Bereichen (so muss etwa im Schotterbett der Bahnlinie mit kontaminierten Material gerechnet werden) keine Umweltgefährdungen hervorgerufen werden.

2.4.2 Abfall (Sonstiges)

*Siehe hierzu die Nebenbestimmung Nr. (17) unter **Ziffer A.III.2.1.1 dieser Entscheidung.***

2.4.3 Kampfmittel

Aufgrund der Lage der Maßnahme können Blindgänger aus dem 2. Weltkrieg nicht ausgeschlossen werden. Der Vorhabenträger hat jedoch bereits in den Planunterlagen zugesagt, rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme die Kampfmittelfreiheit durch ein entsprechendes Sachverständigengutachten zu klären.

2.5 Deponien

Deponien in der Betriebs- oder Stilllegungsphase sowie Nachsorge sind laut Aussage der zuständigen Fachbehörden durch das Vorhaben nicht betroffen.

2.6 Immissionsschutz

2.6.1 Schutz bebauter Gebiete

Unter Berücksichtigung der in den *Entscheidungen unter Ziffer A.III.2.2* erlassenen Nebenbestimmungen ist die Einhaltung zwingenden Rechts in Gestalt der Vorgaben des Immissionsschutzrechtes im Hinblick auf die bau-, anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens gewährleistet.

Über die Vorgaben des zwingenden Rechts hinaus hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 10.10.2018 entsprechend den Forderungen der Immissionsschutzbehörden zugesichert, weitere Maßnahmen zum Schutz vor Lärm, Erschütterungen und Luftverunreinigung etc. zu ergreifen, etwa eine frühzeitige und umfassende Information der Anwohner sowie den Einsatz eines Immissionsschutzbeauftragten.

Ein weitergehender Immissionsschutz auf Ebene der planerischen Abwägung, insbesondere die Anordnung weiterer Schutzmaßnahmen auf Basis von Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, ist vorliegend nicht erforderlich, da ein hinreichender Schutz bereits auf Basis zwingenden Rechts bzw. infolge der verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers gewährleistet wird.

(1) **baubedingte Auswirkungen**

Der Schutz vor baubedingten Auswirkungen bestimmt sich nach den §§ 22 ff. BImSchG sowie den auf Basis des BImSchG erlassenen Rechtsvorschriften.

Gem. § 22 Abs.1 Satz 1 BImSchG sind Baustelleneinrichtungsflächen sowie die dort eingesetzten Maschinen so zu errichten bzw. zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert (Nr.1) sowie nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden (Nr.2).

Die in § 3 Abs.1 BImSchG legal definierten schädlichen Umwelteinwirkungen werden – differenziert nach Art der Immissionen (z.B. *Lärm, Erschütterung oder Luftverunreinigung*), Emissionsquelle sowie Einwirkungsobjekt / -gebiet – durch die auf Basis des BImSchG erlassenen Rechtsvorschriften (z.B. *32. BImSchV*) konkretisiert.

Fehlt es an einer untergesetzlichen, die Erheblichkeit i.S.v. § 3 Abs.1 BImSchG konkretisierenden Grenzwertregelung, ist die Erheblichkeit im Rahmen einer situa-

tionsbezogenen Abwägung mit dem Ziel des Ausgleichs widerstreitender Interessen vorzunehmen (*BVerwG NJW 1989, 1291*). Für die rechtliche Bewertung der Erheblichkeit darf sich indiziell an anerkannten privaten technischen Regelwerken (z.B. DIN) orientiert werden, welche als rein private Regelung zwar keine unmittelbare Bindung entfalten, jedoch als Indiz, als (widerlegbare) Orientierungshilfe herangezogen werden dürfen (*OVG Münster ZfBR 2008, 697 (699)*).

(a) Baulärm

Da Seitens des Vorhabenträgers keine schalltechnische Untersuchung zur Abschätzung baubedingter Lärmeinwirkungen während der Bauphase vorgelegt wurde, wurde vorliegend durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden ein Worst-Case-Szenario auf der Basis vergleichbarer Vorhaben unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ausgearbeitet und für diese Entscheidung zu Grunde gelegt.

(aa) Schutz auf Basis von § 7 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)

Die §§ 7 und 8 der 32. BImSchV konkretisieren hinsichtlich der in § 1 der 32. BImSchV i.V.m. deren Anhang genannten Geräte und Maschinen gem. § 23 Abs.1 BImSchG die §§ 22 Abs.1 Satz 1, 3 Abs.1 BImSchG hinsichtlich der Anforderungen an den Baulärmschutz. Die in der 32. BImSchV enthaltenen Beschränkungen sind, soweit einschlägig, einzuhalten (*Nebenbestimmung Nr. (19) dieser Entscheidung*)

(bb) Schutz auf Basis der RL 2000 / 14 / EG

Die in der RL 2000 / 14 / EG enthaltenen Bestimmungen sind, soweit einschlägig, einzuhalten (*Nebenbestimmung Nr. (20) dieser Entscheidung*).

(cc) Schutz auf Basis der AVV Baulärm

Im Übrigen werden die §§ 22 Abs.1 Satz 1, 3 Abs.1 BImSchG gemäß den §§ 48, 66 BImSchG durch die Vorgaben der AVV Baulärm, insbesondere durch Ziff. 3.1. und Ziff. 4 konkretisiert.

Die in der AVV Baulärm enthaltenen Vorgaben sind einzuhalten (*Nebenbestimmung Nr. (21) dieser Entscheidung*).

(dd) Zusagen des Vorhabenträgers

Darüber hinaus hat der Vorhabenträger mit Schreiben vom 10.10.2018 verbindlich zugesichert, die seitens der Immissionsschutzbehörden vorgebrachten weiteren Maßnahmen zum Zwecke des Immissionsschutzes, zu ergreifen (*Nebenbestimmung Nr. (23) bis Nr. (28) dieser Entscheidung*)

(ee) Baulärmschutz allein nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG ...

... auf Basis einer situationsbezogenen Abwägung mit dem Ziel des Ausgleichs widerstreitender Interessen (BVerwG NJW 1989, 1291) / **planerische Abwägung:**

Weiterführende Maßnahmen zum Schutze vor Baulärm waren nicht erforderlich.

(b) Erschütterungen

Da Seitens des Vorhabenträgers keine gutachterliche Untersuchung zur Abschätzung baubedingter Erschütterungseinwirkungen während der Bauphase vorgelegt wurde, wurde auch hier ein Worst-Case-Szenario auf der Basis vergleichbarer Vorhaben unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten, ausgearbeitet durch die zuständigen Immissionsschutzbehörden, zu Grunde gelegt.

In rechtlicher Hinsicht war sich zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der § 3 22 Abs.1 Satz 1, 3 Abs.1 BImSchG indiziell an den Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterung im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu orientieren.

Der Vorhabenträger wurde zur Einhaltung der darin enthaltenen Vorgaben verpflichtet (*Nebenbestimmung Nr. (29) dieser Entscheidung*)

(c) Luftverunreinigungen

Der Schutz vor Luftverunreinigungen während der Bauphase richtet sich vorliegend allein nach § 22 Abs.1 Satz 1 Nr.2 BImSchG auf Basis einer situationsbezogenen

Abwägung mit dem Ziel des Ausgleichs widerstreitender Interessen. Weiterführende Schutzmaßnahmen ergeben sich aus den verbindlichen Zusagen des Vorhabenträgers.

Während der Bauphase ist im Wesentlichen mit relevanten Schadstoffemissionen in Form von Staub (Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material) und Stickstoffdioxid (Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge) zu rechnen.

Mittels der seitens der Immissionsschutzbehörden vorgeschlagenen, vom Vorhabenträger mit Zusicherung vom 10.10.2018 zugesicherten und unter *Ziffer A.III.2.2.1(3) dieser Entscheidung* mittels Nebenbestimmungen angeordneten Maßnahmen ist ein hinreichender Schutz entsprechend den gesetzlichen Vorgaben gewährleistet.

(2) anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen

(a) Rechtliche Grundlagen

(aa) Verkehrslärm

Zur Minderung von Lärmkonflikten sind im Rahmen des Immissionsschutzrechtes auf die Vorschriften des § 50 BImSchG und der §§ 41 ff BImSchG sowie der auf deren Basis erlassenen Rechtsvorschriften und das sich daraus ergebende 3-stufige Lärminderungskonzept maßgebend:

Auf der ersten – planerischen – Stufe ist gemäß § 50 BImSchG eine schonende Trassierung anzustreben, die Wohngebieten und sonstigen schutzbedürftigen Raumnutzungen möglichst ausweicht (Trennungsgrundsatz).

Hinsichtlich der verbleibenden Lärmkonflikte greifen auf der zweiten Stufe des Lärminderungskonzepts die Vorgaben des § 41 BImSchG i.V.m. § 48 Abs. 1 Satz 1 BImSchG, 16. BImSchV. § 41 BImSchG bestimmt, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Maßnahmen am Verkehrsweg zu vermeiden sind, soweit dies nach dem Stand der Technik möglich ist. Diese Vermeidungspflicht ist auf den sog. „aktiven“ Lärmschutz, d.h. insbesondere auf bauliche, aber auch verkehrsregelnde Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen des Verkehrswegs gerichtet.

Soweit Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes nach § 41 BImSchG trotz Überschreitens der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht ausreichend, nicht möglich oder unverhältnismäßig sind, greifen auf dritter Stufe die Bestimmungen des (§ 42 BImSchG i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG, 24. BImSchV zum sog. „passiven“ Lärmschutz. § 42 BImSchG normiert einen speziellen immissionsschutzrechtlichen Erstattungsanspruch für Maßnahmen des (passiven) Schallschutzes an den durch neue oder geänderte Verkehrswege verlärmten Gebäuden. Die Vorschrift schützt allein den Gebäudeinnenbereich bei geschlossenen Fenstern, nicht auch den Außenbereich.

(bb) Luftverunreinigungen

Der Schutz vor anlagen- und betriebsbedingten Luftverunreinigungen bestimmt sich – neben dem auch hier zu berücksichtigenden Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG – v.a. nach den Bestimmungen der – auf Basis von § 48a Abs. 1 BImSchG erlassenen – 39. BImSchV.

(b) Auswirkungen im Plangebiet

(aa) Verkehrslärm

Stufe 1: Trennungsgrundsatz

(§ 50 BImSchG)

Die Vorgabe der Trennung von lärmintensiven Verkehrswegen und schutzbedürftiger Bereiche, insbesondere von Wohngebiete, zum Schutze vor Immissionen wurde im Rahmen der gegenständlichen Planung, soweit im Verhältnis zu anderen Belangen vertretbar, Rechnung getragen.

Insbesondere war hierbei zu berücksichtigen, dass die St 2091 zum einen durch die geplanten Maßnahmen um bis zu 40 Meter nach Osten, weg von dem besiedelten Gebiet im Westen verlegt wird sowie durch die geplanten Eingrabungen ein zusätzlicher Lärmschutz geschaffen wird. Des Weiteren wird durch die Verlegung des Knotenpunktes der Pürtener Kreuzung (Verknüpfung durch Kreisverkehre) nach

Norden die Immissionsbelastung (Lärm, Abgase, Feinstaub) des angrenzenden Wohngebietes verringert.

Eine noch stärkere Trennung von Verkehrswegen und bebauten Gebieten war – insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es sich bei den betroffenen Verkehrswegen um Bestandstrassen handelt - vorliegend im Hinblick auf die Vorgaben des zwingenden Rechts (insb. aus naturschutz- und waldrechtlichen Gründen) sowie unter Berücksichtigung sonstiger öffentlicher Belange unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit nicht vertretbar:

Eine weiträumige Verlegung der **St 2091** nach Osten in die Waldflächen des Mühldorfer Harts, wie von zwei Einwendern ins Spiel gebracht, wäre u.a. mit massiven Eingriffen in ein – als Bannwald sowie als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenes – Gebiet verbunden, welches insbesondere im Hinblick auf den lokalen Klimaschutz, unter dem Gesichtspunkt des Natur-, Arten- und Landschaftsschutzes sowie hinsichtlich seiner Erholungsfunktion für die lokalen Bewohner wie die Allgemeinheit gleichermaßen von großer Bedeutung ist. Zudem würde diese Variante mit zusätzlichen Flächenverlusten, insbesondere an forstwirtschaftlichen Flächen einhergehen.

*Zur Bedeutung des soeben genannten Waldgebiets wird neben den Planunterlagen auch auf die Ausführungen zum Natur, Landschafts- und Artenschutz (**Ziffer 0**) sowie zum Schutz des Waldes und seiner Funktionen (**Ziffer B. IV. 2.8**) in den **Entscheidungsgründen** dieses Bescheids verwiesen.*

Eine teilweise Verlegung der St 2352 im Bereich östlich der St 2091 nach Norden durch Zusammenlegung mit der bestehenden MÜ 20 („Bahnhofstraße“) – wie im Rahmen des Variantenvergleichs als Variante 1 geprüft – würde zwar zu einer Entlastung der Anwohner führen, war jedoch auf Grund gravierender Nachteile für diverse andere, im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigenden Belange zurückzustellen.

*Hierzu wird insbesondere auf die Ausführungen unter **Ziffer B.II.2 der Entscheidungsgründe** sowie in **Planunterlage 1.3_T1** unter Ziffer 3, insbesondere Ziffer 3.2.2 und Ziffer 3.3 verwiesen*

Stufe 2: aktiver Lärmschutz

(§ 41 BImSchG i.V.m. § 48 Abs. 1 Satz 1 BImSchG, 16. BImSchV)

Unter zu Grunde Legung der schalltechnischen Untersuchungen des Vorhabenträgers, welche seitens der Immissionsschutzbehörden nach Gegenprüfung gebilligt wurden, besteht hinsichtlich keinem potentiellen Immissionsort (IO) ein Anspruch auf aktive Lärmvorsorge:

Mit Ausnahme des IO 51 ist von keiner – vorhabenbedingten – Erhöhung des Beurteilungspegels auszugehen (berechneter Beurteilungspegel Prognose Planfall > Beurteilungspegel Prognose Nullfall).

Vielmehr ist davon auszugehen, dass bei Durchführung der beantragten Maßnahmen (etwa infolge des Abrückens der St 2091 weg von der Wohnbebauung im Westen hin nach Osten / Tieferlegung der St 2091 / Beseitigung Ampel an Pürtener Kreuzung sowie Bahnübergang (Anhalten / Wiederanfallen) die Verkehrslärmbelastung im Vergleich zum Prognose Nullfall mit Ausnahme des IO 54 / 1.OG (dort gleichbleibend) verringert wird.

Da im Zuge des Vorhabens keine Erweiterung der Fahrstreifenanzahl vorgesehen ist (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV) und für eine sonstige wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 der 16. BImSchV eine durch das Vorhaben verursachte Erhöhung des Beurteilungspegels von 3 dB(A) Grundvoraussetzung für das Eingreifen von § 2 der 16. BImSchV ist, war insoweit eine Verpflichtung zur Vornahme von aktiven Lärmschutz zu verneinen.

Auch hinsichtlich des IO 51, bei welchem von einer vorhabenbedingten Erhöhung des Verkehrslärms um 0,4 dB (A) (EG) bzw. 1,4 dB (A) (1. OG) auf tags 48,4 dB (A) (EG) bzw. 49,9 dB(A) (1. OG) sowie nachts 39,1 dB (A) (EG) bzw. 40,5 dB (A) (1. OG) auszugehen ist, werden die für eine Auslösung des Schutzfalles in § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Var. 2 sowie Satz 2 der 16. BImSchV aufgerufenen Werte von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschritten.

*Die Schalltechnischen Untersuchungen des Vorhabenträgers inklusive Angaben zur Methodik sind in **Unterlage 17.1** der Planunterlagen zu finden.*

Stufe 3: passiver Lärmschutz

(§ 42 BImSchG i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG, 24. BImSchV)

Mangels – prinzipieller – Erforderlichkeit von aktivem Lärmschutz scheidet auch eine Verpflichtung auf passiven Lärmschutz nach (§ 42 BImSchG i.V.m. § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BImSchG, 24. BImSchV) aus.

(bb) Luftverunreinigungen

Angesichts der vom Vorhabenträger vorgelegten, seitens der Immissionsschutzbehörden nach Gegenprüfung gebilligten Untersuchungen im Zusammenhang mit der örtlichen Situation (u.a. gute Durchlüftung, östlich angrenzendes Waldgebiet), der Vorbelastung, der prognostizierten Verkehrsdaten ist davon auszugehen, dass die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten werden. Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Luftverunreinigungen bzw. zusätzliche Maßnahmen zur Minderung der Immissionen sind daher nicht erforderlich.

*Die Untersuchungen des Vorhabenträgers inklusive Angaben zur Methodik sind in **Unterlage 17.2** der Planunterlagen zu finden. Ausführungen zum Thema anlagen- und betriebsbedingte Luftverunreinigungen sind u.a. auch in der **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 6.2 zu finden.*

(c) Auswirkungen im Ortsteil Pürten (südlich des Inwerkkanals, außerhalb des Plangebiets)

In mehreren Einwendungen wurde vorgebracht, das Vorhaben führe auch zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der St 2091 im südlich des Plangebietes, jenseits des Inwerkkanals gelegenen Ortsteils Pürten, einhergehend mit einer erhöhten Immissionsbelastung (Verkehrslärm, Luftverunreinigungen).

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens nur Immissionsbelastungen zu berücksichtigen sind, die durch das beantragte Vorhaben (mit)hervorgerufen werden. Die Belastungen können sich im Plangebiet selbst wie auch in angrenzenden oder sonstigen Gebieten auswirken. Entscheidend ist jedoch immer, dass als Ursache hierfür eine Maßnahme des Vorhabens ausgemacht werden kann.

Der Planfeststellungsbehörde ist – auch aus eigener Anschauung der Verhältnisse vor Ort – bewusst, dass die Bewohner von Pürten bereits durch die bestehenden

Verkehrsverhältnisse sowohl in punkto Immissionsbelastung wie auch beim Ein- bzw. Abbiegen von den Anliegergrundstücken in die St 2091 großen Belastungen ausgesetzt sind und sich diese Belastung bei Zunahme des Verkehrsaufkommens noch einmal etwas erhöht.

Die Planfeststellung muss jedoch auf Basis der im Planfeststellungsverfahren gewonnen Erkenntnisse davon ausgehen, dass die vorgelegte Planung nicht die Ursache für zukünftigen Verkehrszuwachs auf der St 2091 ist, sondern vielmehr lediglich die – unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit notwendige – Reaktion auf die aufgrund anderer Ursachen (Zubringerfunktion der St 2091 zur A 94 im Zusammenspiel mit dem für weite Teile Südbayerns, u.a. auch für den Landkreis Mühldorf am Inn sowie speziell die Stadt Waldkraiburg zu erwartenden Bevölkerungswachstum) ohnehin zu erwartende allgemeine Zunahme des Verkehrs darstellt.

*Siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II.4.2 der Entscheidungsgründe.***

Da zudem seitens der Einwender außer der – insoweit gegenläufigen – Behauptung, das Vorhaben führe zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens, keinerlei Begründung / Indizien zur Stützung derselben vorgetragen wurde (weder in der schriftlichen Einwendung noch im Erörterungstermin vom 27.03.2019) und auch sonst keinerlei Indizien zur Erschütterung der in der Verkehrsuntersuchung des Vorhabenträgers präsentierten Einschätzung ersichtlich sind, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass durch die beantragten Maßnahmen keine Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit keine Erhöhung der Immissionsbelastung im Ortsteil Pürten verursacht werden.

2.6.2 Auswirkungen auf Betriebe i.S.d. Störfallverordnung

Das Vorhaben hat laut Stellungnahmen der zuständigen Behörden keinerlei Auswirkungen auf Betriebe i.S.d. Störfallverordnung.

2.7 Natur-, Landschafts- und Artenschutz

2.7.1 besonderer Gebietsschutz (§§ 31 ff BNatSchG)

Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebietes DE 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ ist nicht zu befürchten.

Die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hinsichtlich des FFH-Gebietes DE 7939-301 „Innauen und Leitenwälder“ war vorliegend nicht erforderlich. Die - auf Basis der Unterlagen des Vorhabenträgers sowie der Stellungnahmen der zuständigen Naturschutzbehörden - durchgeführte Vorprüfung ergab, dass eine Beeinträchtigung des Schutzgebietes nicht zu erwarten ist. Maßgeblich hierbei war insbesondere die große Entfernung des Vorhabens zu den geschützten Flächen sowie die funktionale Trennung durch den Innwerkkanal.

*Detaillierte Angaben hierzu finden Sie in der **Unterlage 19.2**.*

2.7.2 besonderer und strenger Artenschutz (§§ 44, 45 BNatSchG)

Die Vorgaben des besonderen bzw. strengen Artenschutzes (§§ 44, 45 BNatSchG) stehen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen.

(1) Allgemeine Ausführungen (Rechtsgrundlagen / Methodik)

(a) Geschützte Arten / Verbotstatbestände

Das Bundesrecht regelt die – hier allein zu betrachtenden – artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote in § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4, Ab. 5 BNatSchG. Die geschützten Arten werden in § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG definiert.

Zugriffsverbote / Grundsatz

(§ 44 Abs. 1 BNatSchG)

Gemäß **§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG** ist es verboten, wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten

oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

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

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

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

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

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

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

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

Legalausnahmen

(§ 44 Abs. 5 BNatSchG)

Für die in § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG aufgeführten Eingriffe und Vorhaben gelten die Zugriffsverbote – je nach betroffener Art – nicht (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG) oder nur eingeschränkt nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG:

Eingeschränkte Geltung der Zugriffsverbote

(§ 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG)

Sind folgende Arten betroffen:

- in Anhang IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie (92/43/EWG) aufgeführte Tierarten,
- europäische Vogelarten,
- Arten die in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG (derzeit nicht existent) als solche aufgeführt sind.

finden die Zugriffsverbote nur eingeschränkt Anwendung (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG):

Das Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG greift nicht, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten

Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG).

Das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG greift nicht, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG).

Das Verbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG greift nicht, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Gemäß § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG können, soweit erforderlich, vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden.

Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Bestimmungen in § 44 Abs. 5 Satz 2 sowie Satz 3 BNatSchG entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Keine Geltung der Zugriffsverbote

(§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG)

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, finden die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG keine Anwendung (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG)

Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

(b) Ausnahmenentscheidung (§ 45 Abs. 7 BNatSchG)

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

(2) Prüfmethodik

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht.

(Vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07).

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), entspricht den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 19.01.2015 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ und wurde seitens der unteren sowie der höheren Naturschutzbehörde im Rahmen des Anhörungsverfahrens gebilligt.

*Die Datengrundlage für die saP ist in der **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 1.2 dargestellt. Angaben zum methodischen Vorgehen finden insb. unter Ziffer 1.3 der Unterlage.*

Die Ergebnisse der saP wurde - unter Berücksichtigung der seitens der unteren sowie der höheren Naturschutzbehörde vorgebrachten Ergänzungen - der in diesem Beschluss vorgenommenen artenschutzrechtlichen Bewertung durch die Planfeststellungsbehörde zu Grunde gelegt.

*Die Ergebnisse der saP sind in der **Unterlage 19.1.3** ab der Ziffer 2. dargestellt.*

(3) Schutz europäischer Vogelarten

Die Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG im Hinblick auf Europäische Vogelarten ist - bei Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen (2 V sowie 5 V) - nicht zu erwarten.

(a) Allgemeines

Auf Basis der zur Ermittlung der Betroffenheit herangezogenen Datengrundlagen waren 96 relevanter Vogelarten im weiteren Verlauf der saP hinsichtlich Vorkommen / vorhabenspezifischer Betroffenheit näher zu prüfen, da ...

- entweder: ein Vorkommen im Untersuchungsraum durch konkrete Nachweise im Rahmen aktueller Kartierungen belegt wurde
- oder: aufgrund entsprechendem Lebensraumpotential ein Vorkommen als Brutvögel oder als Gastvögel / Durchzügler im Untersuchungsraum erwartet werden muss.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.2.1*

Hinsichtlich 95 der besagten 96 Vogelarten konnte eine verbotstatbestandliche Betroffenheit jedoch bereits auf Ebene der Relevanzprüfung ausgeschlossen werden:

- Im Falle von 47 dieser Arten, da mangels geeigneter Lebensräume innerhalb des Wirkraums ein Vorkommen im vom Vorhaben betroffenen Bereich und damit eine tatbestandliche Betroffenheit ausgeschlossen werden konnte.

Hierbei handelt es sich um seltene, gefährdete und bedeutsame Vogelarten mit größerem Raumansprüchen, deren Ansprüche an Fortpflanzungs- und Ruhestätten und sonstige essenzielle Lebensstätten im von den projektbedingten Wirkungen beeinträchtigten Gebiet (sog. Wirkraum) nicht erfüllt sind.

*Eine Liste der eben genannten Arten sowie nähere Ausführungen insbesondere darüber, weshalb diese durch das Vorhaben nicht betroffen werden sind in der **Unterlage 19.1.3** auf den Seiten 35 ff zu finden.*

- Im Falle weiterer 48 Arten konnte zwar ein Vorkommen in dem vom Vorhaben betroffenen Bereichen nachgewiesen werden. Hierbei handelt es sich um sog. „Allerweltsarten“, also Arten, die in Bayern und im Naturraum allgemein verbreitet, häufig und ungefährdet sind, deren Anwesenheit, zumindest als Brutvögel, im Wirkraum zwar zu erwarten ist, bei denen jedoch davon auszugehen ist, dass – unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen 2 V sowie 5 V - durch das Vorhaben keine populationsbezogene Verschlechterung des

Erhaltungszustandes und damit eine Verwirklichung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes zu erwarten ist.

*Eine Liste der eben genannten Arten sowie nähere Ausführungen insbesondere darüber, weshalb diese durch das Vorhaben nicht betroffen werden, sind in der **Unterlage 19.1.3** auf den Seiten 33 ff zu finden.*

Evtl. eintretende Verluste an Fortpflanzungs- und Ruhestätten (Worst-Case-Szenario) verstoßen nicht gegen die Schädigungsverbote i. S. des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, da die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wegen der allgemeinen Verfügbarkeit im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

Bauzeitlich oder betriebsbedingt evtl. eintretende Störungen einzelner Individuen dieser Arten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten verstoßen nicht gegen das Störungsverbot i. S. des § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG, da die unvermeidbaren Störungen, die trotz der vorgesehenen Beschränkung der Zeiträume für Gehölzfällung und -rückschnitt und weiterer Vermeidungsmaßnahmen verbleiben, zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population(en) im Naturraum führen.

Das individuenbezogene Kollisionsrisiko i. S. des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG erhöht sich nicht signifikant, da die Arten aufgrund der artspezifischen Verhaltensweisen bei der Querung der Straßentrassen oder beim Aufenthalt im Straßenraum grundsätzlich keine erhöhte Kollisionsgefahr aufweisen und/oder die Arten eine Überlebensstrategie aufweisen, die es ermöglicht, Individuenverluste durch Kollisionen mit geringem Risiko abzupuffern, d. h. dass Verkehrsoffer im Rahmen der gegebenen artspezifischen Mortalität liegen.

Lediglich hinsichtlich des Schwarzspechtes konnte eine artenschutzrechtlich relevante Betroffenheit nicht schon auf Basis einer Relevanzprüfung ausgeschlossen werden.

(b) Schutz des Schwarzspechtes

Nach genauerer Untersuchung ist eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen im Hinblick auf den Schwarzspecht nicht zu erwarten.

*Nähere Ausführungen hierzu sind in der **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.2.2.2 zu finden.*

(aa) Prognose Tötungs- und Verletzungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 BNatSchG)

baubedingte Auswirkungen:

Baubedingte Tötungen oder Zerstörungen von Nestern sind ausgeschlossen, da entsprechend der Höhlenbaumkartierungen 2013/2014 keine Schwarzspecht-Höhlen innerhalb des Baufeldes liegen.

anlagen- / betriebsbedingte Auswirkungen:

Eine erhöhte Kollisionsgefahr für Schwarzspechte im Vergleich zur bereits bestehenden Straße ist nicht zu prognostizieren. Vielmehr ist davon auszugehen, dass durch die künftig überwiegend im Einschnitt verlaufende Trasse das Kollisionsrisiko sogar verringert wird, da die Spechte die Straße nunmehr in größerer Höhe überfliegen. Anlockeffekte in den Straßenraum entstehen durch das Offenhalten der Böschungen nicht.

Konfliktvermeidende oder CEF-Maßnahmen

sind somit nicht erforderlich.

(bb) Prognose Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr.2, Abs. 5 BNatSchG)

Störungen mit der Folge einer erheblichen Verschlechterung des Erhaltungszustandes des lokalen Bestandes sind ebenfalls nicht zu besorgen.

baubedingte Auswirkungen:

Durch die projektspezifischen Maßnahmen zur Vermeidung, insbesondere die Beschränkung der Baumfäll- und Rodungszeiten ist eine Störung i.S.d. Verbotstatbestandes infolge baubedingter Auswirkungen nicht zu erwarten.

anlagen- / betriebsbedingte Auswirkungen:

Zwar führt das Vorhaben zu weiteren Zerschneidungen am Rande des Mühldorfer Harts. Eine hieraus resultierende Barrierewirkung ist jedoch nicht zu befürchten, da Schwarzspechte auch größere waldfreie Bereiche regelmäßig und in größerer Höhe (sprich: mit geringem Kollisionsrisiko) überfliegen.

Konfliktvermeidende oder CEF-Maßnahmen

sind somit nicht erforderlich.

(cc) Schädigungsverbot für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 1 – 3 BNatSchG

bereits bestehende Lebensstätten:

Die nächstgelegene bestehende Schwarzspecht-Höhle (potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätte, 2013/14 nicht besetzt) liegt knapp 300 Meter östlich der künftigen Straßen-trasse sowie den während der Bauphase in Anspruch genommenen Flächen und damit am Rande der Zone möglicher straßenbedingter Störeffekte. Zudem verläuft die Straße in diesem Bereich im Einschnitt, wodurch das Beeinträchtigungspotential nochmals reduziert wird.

künftige Lebensstätten:

Angesichts der üblichen Größe von Schwarzspecht-Revieren von über 100 ha kann zudem davon ausgegangen werden, dass durch die vorgesehenen Rodungen von insoweit lediglich ca. 3,3 ha Waldfläche aufgrund der verbleibenden Waldfläche auch

in Zukunft keine relevante Beeinträchtigung eines Schwarzspecht-Brutpaares durch das Vorhaben entsteht.

(4) Schutz von Tierarten nach Anhang IV Buchstabe a) RL 92/43/EWG

(a) Säugetiere

Auf Basis der zur Ermittlung etwaiger Betroffenheiten herangezogenen Datengrundlagen ergab sich ein Artenspektrum von insgesamt **17 Fledermausarten**, welche für den weiteren Verlauf der saP einer näheren Prüfung zu unterziehen waren (*hierzu sogleich unter Ziffer (aa)).*

*(Siehe hierzu die Liste in **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.1.2.1, Tabelle 2)*

Mit Ausnahme der **Haselmaus** (*hierzu sogleich unter Ziffer (bb))* konnte für die übrigen artenschutzrechtlich relevanten Säugetierarten ein Vorkommen im Wirkraum und damit eine artenschutzrechtliche Betroffenheit aufgrund der Verbreitungssituation oder mangels geeigneter Lebensräume im Wirkraum bereits auf Ebene der Relevanzprüfung ausgeschlossen werden.

(aa) Fledermäuse

Siehe hierzu die Ausführungen in Unterlage 19.1.3 unter Ziffer 4.1.2.1, Seiten 15 ff

**Prognose Tötungs- und Verletzungsverbot
(§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG)**

Eine Erfüllung des Tötungs- und Verletzungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, modifiziert durch § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG, ist unter - Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen 2 V, 6.1 V und 6.2 V sowie der im Rahmen **dieser Entscheidung** unter **Ziffer A.III.2.3.2 sowie Ziffer A.III.2.3.3(1)** erlassenen Nebenbestimmungen - nicht zu erwarten.

baubedingt bei der Beseitigung von Quartieren

Da Baumfällungen (und damit die Beseitigung potentieller Baumquartiere) nur im Zeitraum September / Oktober vorgenommen werden sollen (Maßnahme 2 V), in

welchem dort allenfalls adulte Einzeltiere zu erwarten sind, hingegen keine immobilen Jungtiere oder winterschlafende Tiere, wäre gewährleistet, dass die Tiere vor der Fällung selbst ausfliegen oder im Rahmen der Umweltbaubegleitung entfernt werden können.

betriebsbedingt im Zuge von Kollisionen

Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos an den neuen Trassen ist – unter Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen 6.1 V und 6.2 V - nicht zu erwarten:

- Zum einen birgt bereits die aktuelle Verkehrsbelastung auf den bestehenden Straßen angesichts über 10.000 Kfz/24h ein deutliches Kollisionsrisiko für überwiegend strukturgebunden fliegende Fledermausarten. Eine wesentliche Erhöhung der Verkehrszahlen über die bereits vorhandene massive Belastung wird nicht prognostiziert.
- Zudem verlief die neue Trasse der St 2091 – infolge der Unterquerung der Bahnlinie – im Einschnitt, was einen höheren Überflug und damit eine Minderung des Kollisionsrisikos für Fledermäuse zur Folge hätte. Um Parallel- bzw. Jagdflüge im Straßenraum zu verhindern, ist geplant, die Straßenböschungen nicht mit Gehölzen zu bepflanzen (Maßnahme 6.1 V).
- Im Bereich der Hangkante zum Inntal, in welcher die Straße auf dem derzeitigen Niveau verlaufen würde, sollen Pflanzungen von Einzelbäumen auf der Westseite der St 2091 so vorgenommen werden, dass die in diesem Bereich querenden Zwergfledermäuse die Trasse wie bisher in größerer Höhe überfliegen (sog. „hop over“, Maßnahme 6.2 V).
- Im südlich daran angrenzenden Abschnitt, welcher auf einem Damm liegt, soll auf anlockende Pflanzungen verzichtet werden (Maßnahme 6.1 V).
-

Prognose Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr.2, Abs. 5 BNatSchG)

Erhebliche Störungen mit populationsrelevanten bau- oder betriebsbedingten Auswirkungen – sei es durch Störung von Jagdgebieten / Quartieren oder von Funktionsbeziehungen sind – unter Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen 6.2 V und 7 V nicht zu erwarten.

Störung in Jagdgebieten und Quartieren

Zwar sind baubedingt kurzfristige Störungen von Jagdgebieten und / oder Quartieren durch Lärm oder Licht zu erwarten. Aufgrund der kurzen Einwirkungsdauer ist jedoch eine nachhaltige Wirkung auf die Population nicht zu erwarten.

Störung von Funktionsbeziehungen

Zwar durchlaufen die umgestalteten bzw. neu geschaffenen Straßentrassen Strukturen, die von Fledermäusen als Leitstrukturen genutzt werden, wie etwa die bewaldete Hangleite südlich der bestehenden Kreuzung von St 2091 und St 2352 sowie die Schneise der Bahnlinie. Durch die Maßnahmen 6.2 V und 7 V werden hinsichtlich strukturgebunden fliegender Fledermausarten eine Unterbrechung bestehender Strukturen vermieden.

Die durch das Vorhaben entstehenden Zerschneidungseffekte innerhalb der Wälder hingegen sind mit den bereits bestehenden Beeinträchtigungen vergleichbar und werden nicht wesentlich verstärkt.

Schadigungsverbot für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 Nr.3 BNatSchG

Unter Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahme 5 V (Umhängen von Nistkästen) sowie der CEF-Maßnahme 9 A_{CEF} (Anbringen von Fledermauskästen in der Anzahl der beseitigten im Umfeld) ist davon auszugehen, dass der Tatbestand des Schädigungsverbotes nicht erfüllt wird.

Schädigung / Beseitigung von potentiellen Quartieren (Fortpflanzungs- und Ruhestätten)

Zwar werden im Rahmen der Flächeninanspruchnahmen neun Bäume beseitigt, welche als Tagesversteck für Fledermäuse in Betracht kommen. Jedoch geht damit lediglich ein geringer Teil potenzieller, als Tagesversteck oder Einzel-Sommerquartier geeignete Fledermausquartiere verloren. Denn in den angrenzenden Waldbereichen befinden sich zahlreiche vergleichbare, teilweise deutlich besser geeignete Strukturen. Strukturen, die potenziell als Wochenstubenquartier geeignet sind, sind hingegen nicht betroffen.

Angesichts der Tatsache, dass Waldfledermäuse aufgrund häufigen Quartierwechsels mehrere Quartiere im Umkreis benötigen, wird im Zuge der Maßnahme lediglich ein geringer Teil des Quartierverbundes beseitigt. Die verbleibenden, teilweise ohnehin besser geeigneten Quartiere reichen damit aus, um die Funktionalität der Lebensstätten (welche hier nicht auf ein einzelnes Tagesquartier zu beziehen war, sondern auf das Waldgebiet als großflächigeren Quartierverbund) aufrecht zu erhalten. Die Ausbringung von Ersatzquartieren konnte sich daher auf den Ersatz für Spaltenquartiere in gleicher Anzahl beschränken.

Zerstörung essentieller Nahrungshabitate im Nahbereich von Fortpflanzungsstätten

Die mit dem Vorhaben verbundenen lokalen Eingriffe in einzelne, Fledermäusen als Nahrungshabitat dienen könnende Strukturen haben angesichts der Gesamtgröße des Jagdgebietes aufgrund ihres geringen Umfangs (ca. 3,8 ha vorübergehender Waldverlust, welcher an anderer Stelle durch Wiederaufforstung kompensiert wird) keinen nachhaltigen Einfluss auf die lokalen Bestände.

(bb) Haselmaus

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.1.2.1, Seiten 21 ff.*

Prognose Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr.2, Abs. 5 BNatSchG)

In unmittelbarer Trassennähe könnten zwar baubedingt hinsichtlich einzelner Individuen Störungen infolge der Rodungsarbeiten (Beunruhigung) sowie im Zuge der Straßenbauarbeiten (z.B. durch Lärm) eintreten. Jedoch besteht für die betroffenen Tiere die Möglichkeit, kurzfristig in die verbleibenden Wald- und Gehölzbereiche auszuweichen.

Durch die Umbaumaßnahmen ergeben sich gegenüber den bestehenden Verhältnissen anlagen- und betriebsbedingt keine grundsätzlich neuen Zerschneidungseffekte, die die neuen Straßentrassen mehr oder weniger parallel zu

den bestehenden verlaufen sollen, das Vorhaben führt lediglich zu einer Verschiebung der Störbänder.

Negative Auswirkungen auf die lokale Population sind nicht zu befürchten.

**Schadigungsverbot für Lebensstätten
nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 Nr.3 BNatSchG**

Eine Verwirklichung des Verbotstatbestandes ist - unter Berücksichtigung der konfliktvermeidenden Maßnahmen 3 V, 4 V, 5 V sowie der CEF-Maßnahme 10_{ACEF} auszuschließen.

Das Vorhaben beinhaltet die dauerhafte oder zumindest vorübergehende Beseitigung von Gehölzen und Waldbeständen im Mühldorfer Hart sowie im Hangwald südlich der St 2352. Hiervon sind auch Strukturen betroffen, die der Haselmaus als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen können (Sommernester in Gebüsch als Freinester oder in Baumhöhlen und Nistkästen, Winterschlafplätze v.a. am Boden).

Die Frage, ob der Eingriff zumindest teilweise durch die im Rahmen der Maßnahmen 11.3 G und 12 W (bereits aus anderen Gründen) vorgesehenen Neuaufforstungen – mit zeitlicher Verzögerung – kompensiert wird (so der Vorhabenträger) oder die hierfür vorgesehenen Flächen vom Mühldorfer Hart in Bezug auf die Haselmaus zu isoliert und damit diesbezüglich ungeeignet sind (so die höhere Naturschutzbehörde), konnte vorliegend offen gelassen werden, da jedenfalls durch das Ausbringen zusätzlicher Haselmausnistkästen zur Verdichtung geeigneter Fortpflanzungs- und Ruhestätten innerhalb der betroffenen Waldgebiete (Maßnahmen 5 V sowie 10 A_{CEF}) für eine ausreichende Kompensation gesorgt ist.

**Prognose Tötungs- und Verletzungsverbot
(§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG)**

Baubedingt: infolge Rodungen / Baufeldfreimachungen

Hinsichtlich der baubedingten winterlichen Rodungen und Baufeldfreimachungen konnte eine Verwirklichung des Tötungs- und Verletzungsverbotes – auch unter Berücksichtigung denkbarer konfliktvermeidender Maßnahmen (soweit

verhältnismäßig) nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, so dass über eine Ausnahme von den Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG zu entscheiden war.

Da aufgrund der für die saP herangezogenen Datengrundlage ein Vorkommen von Haselmäusen in den vom Vorhaben betroffenen Waldbeständen nicht ausgeschlossen werden konnte, musste konsequenter Weise damit gerechnet werden, dass es im Zuge der winterlichen Rodungsmaßnahmen und Baufeldfreimachungen zur Tötung winterschlafender Einzeltiere (Nester am Boden, zwischen Baumwurzeln oder in Nistkästen) kommt. Dies ausschließende Vermeidungsmaßnahmen, wie etwa ein vollständiges Abfangen / Absammeln der sich im Gebiet befindenden Individuen oder wirkungsvolle Vergrämungsmaßnahmen, sind angesichts der Größe der betroffenen Flächen – auch nach Ansicht der Naturschutzbehörden – unverhältnismäßig bzw. nicht praktikabel. Eine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos im Vergleich zum allgemeinen Lebensrisiko konnte somit nicht gesichert verneint werden.

Sonstige bau- oder betriebsbedingte Auswirkungen

Ein erhöhtes Kollisionsrisiko durch den Straßenverkehr oder auf den vom Baustellenverkehr genutzten Flächen ist hingegen nicht zu erwarten, da Haselmäuse i.d.R. bewuchsfreie Flächen meiden.

Ausnahme vom Tötungs- und Verletzungsverbot

–

winterliche Rodungen / Baufeldfreimachungen

(§ 45 Abs. 7 BNatSchG)

Nach Prüfung der rechtlichen Voraussetzungen sowie nach Ausübung des vom Gesetzgeber eingeräumten behördlichen Ermessens konnte hinsichtlich der im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen winterlichen Rodungen und Baufeldfreimachungen unter Berücksichtigung der Maßnahme 8 E - gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG eine Ausnahme vom Tötungs- und Verletzungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG erteilt werden.

Über die Ausnahme war infolge der formellen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung durch die Planfeststellungsbehörde zu entscheiden.

Vorliegen Ausnahmegrund

(§ 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG)

Wie bereits unter **Ziffer B.II der Entscheidungsgründe** ausführlich dargelegt, soll durch das Vorhaben insbesondere die Verkehrssicherheit auf der St 2091 sowie deren Knoten- und Vernüpfungspunkten mit anderen Verkehrswegen sichergestellt werden, so dass die geplanten Eingriffe zu Lasten der Haselmaus im Interesse der Gesundheit des Menschen sowie der öffentlichen Sicherheit (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 Var. 1 und Var. 2 BNatSchG) vorgenommen werden sollen.

Alternativenprüfung

(§ 45 Abs. 7 Satz 2 Hs. 1 BNatSchG)

Wie bereits unter **Ziffer B.II.2 der Entscheidungsgründe** sind keine zumutbaren Trassen- oder Ausführungsvarianten denkbar, mit Hilfe derer die Planungsziele gleich oder zumindest mit gewissen Abstrichen erreicht werden können und gleichzeitig die Verwirklichung des artenschutzrechtlichen Tötungs- und Verletzungsverbotstatbestandes vermieden werden kann.

Wahrung des Erhaltungszustandes der Art

(§ 45 Abs. 7 Satz 2 Hs. 2 BNatSchG)

Durch die nach Bauende teilweise wieder aufwachsenden Waldsäume sowie die neu zu begründenden Laubwaldbereiche bei Oberrohrbach (Maßnahme 8 E) ist zudem gewährleistet, dass sich die lokale Population im Mühldorfer Hart bzw. im Naturraum nicht dauerhaft verringert.

Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** auf den Seiten 23 f.

Ermessen

Sonstige, noch nicht bereits im Rahmen der gesetzlichen Tatbestandsvoraussetzungen behandelte, im Rahmen des behördlichen Ermessens zu berücksichtigende und einer Ausnahme im vorliegenden Fall entgegenstehende Gesichtspunkte waren ebenfalls nicht ersichtlich.

(b) Reptilien:

Im Untersuchungsraum sind **Schlingnatter** und **Zauneidechse** nachgewiesen. Unter Berücksichtigung der in den Planunterlagen vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahme 7 V (Sicherung von Funktionsbeziehungen entlang der Bahnlinie) ist nicht von der Erfüllung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen auszugehen.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.1.2.2, Seiten 24 ff.*

Weitere artenschutzrechtlich relevante Reptilienarten waren nicht zu erwarten.

Prognose Tötungs- und Verletzungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 BNatSchG)

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahme 7 V (Sicherung von Funktionsbeziehungen entlang der Bahnlinie) ist ein Auslösen des Tötungs- und Verletzungsverbotes nicht zu erwarten.

baubedingte Auswirkungen:

Die Aufenthaltswahrscheinlichkeit von Schlingnattern oder Zauneidechsen innerhalb des Baufeldes ist angesichts des Terrains (überwiegend dichte Nadelwälder, kaum Säume und Offenlandbereiche) als gering einzuschätzen. Ein signifikantes Tötungsrisiko durch die Bauarbeiten ist daher zu verneinen.

betriebsbedingte Auswirkungen:

Zudem erhöht sich das Kollisionsrisiko im Vergleich zur bisherigen Trasse nicht signifikant, da die Verkehrswege zwar verlegt werden, Straßenbreite und Verkehrsaufkommen sich jedoch nicht wesentlich ändern. solange mittels der in den Planunterlagen vorgesehene konfliktvermeidenden Maßnahme 7 V die Funktionsbeziehungen entlang der Bahnlinie weiterhin gewährleistet werden.

Da im Rahmen des Vorhabens lediglich bestehende Verkehrswege verlegt, Straßenbreite und Verkehrsaufkommen sich jedoch nicht wesentlich verändern, erhöht sich das Kollisionsrisiko der neuen Trassen im Vergleich zum bisherigen Zustand nicht signifikant, zumal in den Planunterlagen als konfliktvermeidende Maßnahme 7 V vorgesehen ist, die Funktionsbeziehungen entlang der Bahnlinie weiterhin zu gewährleisten.

**Prognose Störungsverbot
(§ 44 Abs. 1 Nr.2, Abs. 5 BNatSchG)**

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahme 7 V (Sicherung von Funktionsbeziehungen entlang der Bahnlinie) ist ein Auslösen des Störungsverbotes hinsichtlich der beiden Reptilienarten nicht zu erwarten.

Anlagenbedingte Auswirkungen:

Zwar stellt die Bahnlinie mit ihrem Schotterkörper und den begleitenden Staudenfluren eine potentielle Vernetzungsachse zwischen den einzelnen Schlingnatter- bzw. Zauneidechsen-Vorkommen und –Habitaten dar, wenngleich diese durch die bereits bestehende Straße sowie dem höhengleichen Bahnübergang stark beeinträchtigt ist. Dieser Bereich wäre durch die Höhenfreimachung der Kreuzung St 2091 und Bahnlinie betroffen

Da jedoch auf der Brücke über die verlegte Straßentrasse künftig der Schotterkörper der Bahnlinie durchgehend mitgeführt werden soll, um die Vernetzung der Bahnlinie weiterhin zu gewährleisten (Maßnahme 7 V), werden etwaige Ausbreitungswanderungen durch die neuen Straßenbauwerke nicht stärker behindert als durch die bestehende Straße.

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen:

Baubedingte Störungen von Schlingnattern oder Zauneidechsen (z.B. Erschütterungen, optische Reize durch Baustellenbetrieb) sind wegen der vergleichsweise kurzen Einwirkungszeit als nicht populationserheblich zu bewerten.

Betriebsbedingte Störungen (v.a. optische Reize, Lärm) unterscheiden sich nicht von den bereits bestehenden.

**Prognose Schädigungsverbot für Lebensstätten
nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 Nr.3 BNatSchG**

Ein Auslösen des Schädigungsverbotes ist vorliegend ebenfalls nicht zu erwarten:

Nachweislich von Schlingnattern oder Zauneidechsen bewohnte Habitate sind das alte Bahngelände westlich des Bahnüberganges ca. 500 Meter östlich des bestehenden Bahnüberganges. Da sich der geplante Querungsbereich der verlegten St 2091 mit der Bahnlinie im Bereich der Kleingartenanlage unmittelbar östlich des bestehenden Bahnüberganges befindet und sich in diesem Bereich sowie den angrenzenden Waldrändern trotz intensiver Suche keine der beiden Arten gefunden wurden, zudem die Habitatausstattung im Vergleich zu den anfangs genannten Vorkommensbereichen deutlich ungünstiger ist, ist davon auszugehen, dass sich in diesem Bereich sowie in den übrigen Baufeldern keine aktuell genutzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten befinden.

(c) Amphibien

Im weiteren Umfeld des Plangebiets konnten im Rahmen von Kartierungen 4 Amphibienarten nachgewiesen werden (**Gelbbauchunke, kleiner Wasserfrosch, Laubfrosch, Wechselkröte**).

Jedoch konnte die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen bereits auf Ebene der Relevanzprüfung ausgeschlossen werden, da ...

- sich die nächstgelegenen Fortpflanzungsgewässer mindestens 2 km vom Vorhaben und dessen Wirkraum entfernt befinden, eine Schädigung von Fortpflanzungsstätten (*Störungsverbot, § 44 Abs. 1 Nr.2, Abs. 5 BNatSchG*) damit auszuschließen war

- sich auch prädestinierte Landleberäume, Ruhestätten oder Wanderkorridore nicht im Wirkraum des Vorhabens befinden, so dass auch eine Zerstörung von essenziellen Nahrungshabitaten oder Ruhestätten (*Schädigungsverbot für Lebensstätten, § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 Nr.3 BNatSchG*), eine wesentliche Störung von Funktionsbeziehungen (*Störungsverbot, § 44 Abs. 1 Nr.2, Abs. 5 BNatSchG*) oder eine signifikante Erhöhung des Kollisions- und Tötungsrisikos (*Tötungs- und Verletzungsverbot, § 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 BNatSchG*) nicht anzunehmen sind.

Das Vorkommen weiterer Amphibienarten konnte aufgrund des guten Kenntnisstandes durch regelmäßige Amphibienkartierungen im Landkreis ausgeschlossen werden.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.1.2.3.*

(d) Schmetterlinge

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.1.2.7.*

Vorkommen artenschutzrechtlich relevanter Schmetterlingsarten im Wirkraum des Vorhabens konnten aufgrund der Verbreitungssituation der Arten oder des Fehlens geeigneter Lebensräume bereits auf Ebene der Relevanzprüfung ausgeschlossen werden.

Zwar wurde am Südufer des Inn-Kanals bei Pürten das Vorkommen eines **Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings** nachgewiesen. Innerhalb des Plangebiets / Wirkraums des Vorhabens sind jedoch nach den Geländebegehungen keine geeigneten Habitate mit der obligatorischen Eiablage- und Jungraupenfutterpflanze Großer Wiesenknopf vorhanden, so dass ein Vorkommen dort ausgeschlossen werden kann.

Auch hinsichtlich des ebenfalls im Naturraum stellenweise vorkommenden **Nachtkerzenschwärmer** konnten bei Geländebegehungen in den vom Vorhaben betroffenen Bereichen keine geeigneten Futterpflanzen aufgefunden werden, so dass ein regelmäßiges Vorkommen der Art im Wirkraum ebenfalls auszuschließen ist.

(e) Sonstige erfasste Tierarten

Eine - artenschutzrechtlich relevante - Betroffenheit sonstiger von Anhang IV Buchstabe a) RL 92/43/EWG erfasster Tierarten (Fische, Libellen, Käfer, Schmetterlinge, Weichtiere; hinsichtlich Säugetiere, Reptilien, Amphibien *siehe bereits unter den vorangegangenen Ziffern*) konnte vorliegend bereits auf Ebene der Relevanzprüfung aufgrund der Verbreitungssituation der jeweiligen Art oder des Fehlens geeigneter Lebensräume im Wirkraum des Vorhabens ausgeschlossen werden.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.3** unter den Ziffern 4.1.2.4 bis 4.1.2.8.*

(5) Schutz von Pflanzenarten nach Anhang IV Buchstabe b) RL 92/43/EWG

Pflanzenarten nach Anhang IV Buchstabe b) RL 92/43/EWG sind mangels Vorkommen / Verbreitung im Untersuchungsraum durch das Vorhaben nicht betroffen.

*Weitere Ausführungen hierzu finden Sie in der **Unterlage 19.1.3** unter Ziffer 4.1.1*

2.7.3 Allgemeiner Gebiets- und Objektschutz (§§ 20 ff. BNatSchG)

(1) Landschaftsschutzgebiete (§ 26 BNatSchG)

Im Rahmen des Vorhabens werden Flächen in Anspruch genommen, die durch Verordnung des Landkreises Mühldorf a. Inn vom 31. Oktober 1979 als Landschaftsschutzgebiet (LSG) ausgewiesen wurden.

Siehe hierzu die Verordnung des Landkreises Mühldorf a. Inn zum Schutz des Gebietes des Mühldorfer Hart“ als Landschaftsschutzgebiet vom 31. Oktober 1979, Amtsblatt für den Landkreis Mühldorf a. Inn, Nr. 42 (LSG-VO).

Die Vorgaben der LSG-VO stehen dem Vorhaben im Ergebnis nicht entgegen, für die im Zuge des Vorhabens erfolgenden Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet konnte

vorliegend im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung eine Befreiung nach § 5 Nr. 1 a) und b) LSG-VO erteilt werden.

(a) Allgemeine Ausführungen zum LSG „Mühdorfer Hart“

(aa) Schutzzwecke des LSG

Durch die Unterschutzstellung soll gem. § 1 Nr. 1 i.V.m. § 2 LSG-VO ...

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gewährleistet, insbesondere schwere Landschaftsschäden verhindert
- die Schönheit, Vielfalt oder Eigenart des Landschaftsbildes bewahrt sowie
- der besondere Erholungswert für die Allgemeinheit erhalten und verbessert werden.

(bb) Schutzregime der LSG-VO / Schutzkonzept Allgemein

Repressive Verbote / Befreiungserfordernis

Gemäß § 2 LSG-VO ist die Vornahme von solchen Veränderungen im Schutzgebiet verboten, die geeignet sind,

- die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) zu beeinträchtigen, insbesondere schwere Landschaftsschäden hervorzurufen,
- die Schönheit, Vielfalt oder Eigenart des Landschaftsbildes nachteilig zu verändern, oder
- den besonderen Erholungswert für die Allgemeinheit zu zerstören oder zu mindern.

Hierunterfallende Maßnahmen bedürfen einer Befreiung gem. § 5 LSG-VO.

Der Wortlaut des § 2 LSG-VO („geeignet“), noch mehr aber noch § 5 Nr. 1 b) Hs.2 LSG-VO, welcher die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung regelt, macht deutlich, dass hiervon nicht nur solche Maßnahmen erfasst sind, welche – nach ausführlicher Prüfung – zweifelsfrei den Schutzzwecken zuwiderlaufen, so dass im

Rahmen einer Abwägung zu entscheiden ist, ob ausnahmsweise den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen Vorrang zu geben ist vor den Schutzzwecken des Landschaftsschutzgebietes („Entweder-oder-Entscheidung“, welche in § 5 Nr. 1 a) LSG-VO beschrieben wird) oder eine solche Befreiung abzulehnen ist und damit das repressive Verbot weiterhin bestehen bleibt.

Vielmehr unterfallen dem repressiven Verbot nach § 2 LSG-VO und damit dem Befreiungserfordernis auch solche Maßnahmen, welche auf Basis einer weniger detaillierten Abschätzungsprüfung – aufgrund bestimmter Merkmale / Indizien für ein relevantes Beeinträchtigungspotential – zunächst eine Beeinträchtigung eines Schutzzwecks befürchten lassen (Prüfung der Geeignetheit, siehe § 2 LSG-VO), ohne dass hierfür zuvor bereits bis ins letzte Detail ein tatsächliches Zuwiderlaufen mit dem Schutzzweck unter Auseinandersetzung mit zum Teil sehr komplexen Wirkungsgefügen und Kausalverläufen durchgeprüft und begründet werden muss.

Legalausnahmen

Zwar sind gemäß § 6 Abs. 8 der Verordnung zu Gunsten des Vorhabenträgers laufende Unterhaltungsarbeiten und unbedeutende Verbesserungen von Kurven und Begradigungen im Straßennetz vom Geltungsbereich der Verordnung und damit vom Verbot des § 2 ausgenommen. Jedoch handelt es sich angesichts des Umfangs des gegenständlichen Vorhabens nicht mehr um Unterhaltungsarbeiten oder unbedeutende Trassierungsanpassungen. In diesem Zusammenhang war zu berücksichtigen, dass die in § 6 Nr. 8 der Verordnung enthaltene Ausnahme zu Gunsten des Staatlichen Bauamtes Rosenheim unter Berücksichtigung der Entstehungsgeschichte der Verordnung sowie der Verordnungsbegründung eng auszulegen ist (*Ausführungen hierzu sogleich unter: Schutzkonzept LSG-VO Allgemein*).

Befreiung / Voraussetzungen / formelle Konzentrationswirkung

Gemäß § 5 Abs. 1 der Verordnung kann vom Verbot des § 2 im Einzelfall eine Befreiung von den Verbotsbestimmungen des § 2 erteilt werden, wenn ...

- überwiegende Gründe des allgemeinen Wohls die Befreiung erfordern oder
- die Befolgung des Verbots zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den Zwecken des Landschaftsschutzgebietes (§ 1 Abs. 1 der Verordnung) vereinbar sind.

Aufgrund der formellen Konzentrationswirkung (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG, Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) war über die Befreiung im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung nach vorheriger Anhörung des Landratsamtes Mühldorf zu entscheiden.

Schutzkonzept Allgemein

Wie sich aus der Verordnungsbegründung ergibt und seitens des Landratsamtes Mühldorf im Rahmen der Anhörung nochmals bestätigt wurde, sollte die Unterschutzstellung als Landschaftsschutzgebiet einem etwaig verkehrstechnisch erforderlich werdenden Aus- bzw. Umbau der vorhandenen Verkehrswege (St 2091 sowie St 2352), insbesondere im Hinblick auf die Pürtener Kreuzung sowie den nördlich gelegenen Bahnübergang, im Ergebnis nicht im Wege stehen. Kurz gesagt: Das Landschaftsschutzgebiet bzw. deren Randbereiche an der Westgrenze sollten und sollen sich der Straße (in ihrer jeweilig erforderlichen Form) anpassen, nicht umgekehrt.

Anders als in der – später erlassenen - Bannwaldverordnung „Mühldorfer Hart“ des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 22.08.1990 (*Amtsblatt für den Landkreis Mühldorf a. Inn, Nr. 34/90, siehe später unter Ziffer B.IV.2.8.1(1)(a)(aa) der Entscheidungsgründe*) wurde bei Erlass der LSG-Verordnung jedoch aus Praktikabilitätsgründen davon abgesehen, abstrakt eine umfangreiche Legalausnahme zu Gunsten größerer Umbauten in § 6 der Verordnung aufzunehmen. Im Falle größerer Umbauten an besagten Verkehrswegen sollte, sobald konkrete Planungen vorliegen, die Thematik vielmehr wie folgt abgehandelt werden:

- In einem ersten Schritt würden die erforderlichen Maßnahmen über eine Befreiung nach § 5 der Verordnung - bei Vorliegen von deren Voraussetzungen - zugelassen werden.
- In einem zweiten Schritt würde die Schutzgebietsgrenze im Rahmen einer Änderung der Schutzgebietsverordnung an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Lediglich kleinere Maßnahmen (Unterhaltungsarbeiten bzw. unbedeutende Verbesserungen von Kurven und Begradigungen, hinsichtlich derer eine komplette Neudefinition des Schutzgebietes nicht erforderlich ist) wurden bereits als Ausnahmetatbestand in § 6 Nr. 8 der Verordnung aufgenommen.

(b) Repressives Verbot (§ 2 LSG-VO)

Unter Berücksichtigung des soeben unter *Ziffer B.IV.2.7.3(1)(a) der Entscheidungsgründe* Gesagten erfüllten die im Rahmen des Vorhabens im Zuge der Verschiebung der Trasse nach Osten sowie der Errichtung von Brücken- und Verknüpfungsbauwerke und der hierfür erforderlichen Rodungen erfolgenden Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet aufgrund ihres Umfangs zunächst den Tatbestand des repressiven Verbotes nach § 2 LSG-VO, so dass eine Befreiung erforderlich war.

(c) Befreiung (§ 5 LSG-VO)

Wiederum unter Berücksichtigung des soeben unter *Ziffer B.IV.2.7.3(1)(a) der Entscheidungsgründe* Gesagten konnte vorliegend eine Befreiung von den Verboten des § 2 LSG-VO erteilt werden, da sowohl die Voraussetzungen für eine Befreiung sowohl nach Buchstabe a) als auch nach Buchstabe b) des § 5 Abs. 1 der Verordnung sind – wie auch seitens des Landratsamtes Mühldorf vorgebracht – gegeben sind. In diesem Zusammenhang war – wie bereits für die Auslegung von § 6 der Verordnung (s.o.) – die Entstehungsgeschichte sowie das hinter der Unterschützstellung liegende Konzept zu berücksichtigen.

Wie bereits unter *Ziffer B.II der Entscheidungsgründe* im Rahmen der Planrechtfertigung dargestellt, dient das Vorhaben der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung von Unfallschwerpunkten sowie der Gewährleistung der Leistungsfähigkeit eines regional bedeutsamen Verkehrsweges und seiner Knotenpunkte im Interesse der Allgemeinheit. Wie des Weiteren unter *Ziffer B.II.2 der Entscheidungsgründe* im Rahmen der Planungsvarianten dargestellt, sind diese Ziele unter Berücksichtigung der technisch machbaren Alternativen und Abwägung der hierdurch positiv / negativ betroffenen öffentlichen, kommunalen und privaten Belange mittels der beantragten Variante am effektivsten sowie – insgesamt gesehen – mit dem geringsten Eingriff in Drittbelange zu erreichen.

Zwar fallen dem Straßenbauprojekt zum Landschaftsschutzgebiet gehörende Flächen zum Opfer, mit Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes (Verlust von Bodenfunktionen durch Versiegelung, Verlust von potenziellen Habitatstrukturen für Fledermausarten sowie die Haselmaus) sowie das Landschaftsbild.

Unter Berücksichtigung des Anteils der betroffenen Flächen an der Gesamtgröße des Schutzgebietes (laut § 1 Nr. 2 LSG-VO umfasst das Schutzgebiet eine Fläche von ca. 1.100 ha) sowie der Tatsache, dass die Flächen bereits durch die bestehenden

Verkehrswege vorbelastet waren, ist der Eingriff jedoch als insgesamt nicht schwerwiegend anzusehen.

Vornehmlich war jedoch – wie bereits soeben unter *Ziffer B.IV.2.7.3(1)(a)(bb) der Entscheidungsgründe* ausgeführt – zu berücksichtigen, dass in dem, der LSG-VO zu Grunde liegenden Konzept ein etwaiger Verlust von Randbereichen entlang der St 2091 zum Zwecke eines – aus Gründen der Verkehrssicherheit oder Leistungsfähigkeit erforderlich werdenden – Umbaus der Verkehrswege bereits mit vorgesehen war.

Aus diesen Gründen konnte vorliegend – nach Ausübung des in § 5 Nr. 1 LSG-VO eingeräumten behördlichen Ermessens sowie nach Zustimmung des insoweit positionsgleichen Landratsamtes Mühldorf a. Inn – eine Befreiung sowohl nach § 5 Nr. 1 a) LSG-VO (Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit als angesichts des geringen Eingriffs überwiegende Gründe des allgemeinen Wohls) als auch nach § 5 Nr. 2 b) LSG-VO (keine grundlegende Beeinträchtigung der Schutzzweckes, siehe voranstehende Ausführungen) erteilt werden.

Die Festsetzung zusätzlicher, über die in den Planunterlagen dargestellten Maßnahmen hinausgehender Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen war – auch laut Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf - nicht erforderlich.

(2) Sonstige Schutzgebiete

Weitere Schutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile (Naturschutzgebiete, Naturdenkmäler, gesetzlich geschützte Biotope etc.) werden durch das Vorhaben nicht berührt.

2.7.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung), §§ 14 ff. BNatSchG

Das Vorhaben ist mit diversen Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.v. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden.

Eingegriffen wird vornehmlich in das Schutzgut Arten und Lebensräume, vornehmlich infolge der geplanten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen:

- In allen Bezugsräumen sind Biotopfunktionen betroffen,
- des Weiteren Habitatfunktionen für verschiedene Fledermausarten (Quartiere / Funktionsbeziehungen), insbesondere in den Bezugsräumen 1 und 4 sowie
- im Bezugsraum 3 Habitatfunktionen für die Zauneidechse sowie die Schlingnatter.

Des Weiteren führt die Errichtung des geplanten Erddammes zu einem Eingriff in das Schutzgut Landschaftsbild im Bezugsraum 4.

Jedoch können erhebliche Beeinträchtigungen der eben genannten Funktionen durch die in den Planunterlagen vorgesehenen bzw. unter *Ziffer A.III.2.3 dieser Entscheidung* mittels Nebenbestimmung angeordneten Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen vermieden oder zumindest reduziert, verbleibende (unvermeidbare) Beeinträchtigungen vollumfänglich kompensiert werden, entsprechend den Vorgaben der §§ 15 f BNatSchG, Art. 7 8 Abs. 3 BayNatSchG i.V.m. BayKompV.

Im Hinblick auf durch die Kompensationsmaßnahmen etwaig negativ betroffene Drittbelange stehen den geplanten bzw. angeordneten Kompensationsmaßnahmen keine Rechtsvorschriften oder im Rahmen der planerischen Abwägung als vorrangig zu bewertende öffentliche, kommunale oder private Belange entgegen, insbesondere nicht die Vorgaben in § 15 Abs. 3 BNatSchG, § 9 BayKompV zum Schutze agrarstruktureller Belange.

*Siehe hierzu sogleich die Ausführungen unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3)(d) der Entscheidungsgründe.***

(1) Allgemeine Ausführungen / Eingriffsregelung (§§ 14 ff BNatSchG)

(a) Rechtsgrundlagen

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 Naturhaushaltes (§ 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Vermeidungs- und Minimierungsgebot (§ 15 Abs. 1 BNatSchG)

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (*BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565*) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. 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. Das Vermeidungsgebot verlangt folglich nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Kompensationsbedarf (§ 7 BayKompV)

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen, auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Real-Kompensation (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG)

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

(Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet 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 neugestaltet 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.

Die Ausgleichs- bzw. Ersatzpflicht nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG findet ihre Grenzen jedoch dort, wo unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten zum Schutze der beeinträchtigten Schutzgüter geeigneten Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen

- vorgehenden Rechtsvorschriften zum Schutze von ...

bzw.

- im Rahmen der Abwägung als vorrangig zu bewertenden

Drittbelangen zuwiderlaufen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Vorgaben des § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 7 Abs. 3 BayNatSchG, § 9 BayKompV zum Schutze agrarstruktureller Belange zu berücksichtigen.

Naturschutzrechtliche (bilaterale) Abwägung (§ 15 Abs. 5 BNatSchG)

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).

Monetär-Kompensation **(§ 15 Abs. 5 BNatSchG)**

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigung 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 selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (*BVerwGE* 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

(b) Methodik

Definition von Bezugsräumen

Für die Ermittlung von Bestand und Betroffenheit der im Rahmen von §§ 14 ff. BNatSchG maßgeblichen Schutzgüter und Funktionen sowie zur Erarbeitung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Kompensationsbedarf und –maßnahmen wurde der Wirkungsbereich in sechs Bezugsräume untergliedert:

- Bezugsraum 1: Waldflächen des Mühldorfer Harts
- Bezugsraum 2: Wohn- und Gewerbeflächen der Stadt Waldkraiburg
- Bezugsraum 3: Bahnlinie Rosenheim – Mühldorf mit Begleitflächen
- Bezugsraum 4: Naturnahe Gehölze an einer Terrassenkante des Inns
- Bezugsraum 5: Offenland entlang dem Inn-Werkkanal
- Bezugsraum 6: Bestehende Staatsstraßen im Osten von Waldkraiburg

*Die genaue Lage / Eingrenzung der einzelnen Bezugsräume sind planerisch dargestellt in der **Unterlage 19.1.2**; detaillierte Ausführungen zu den Bezugsräumen*

den dort relevanten Schutzgütern einschließlich Bestand und vorhabenbedingte Auswirkungen hierauf sind insbesondere in **Unterlage 19.1.0_T1** zu finden.

Datengrundlage:

... sind die in den Planunterlagen, insbesondere in den **Unterlagen 19.1.0_T1, 19.1.2, 9.2_T1, 9.3_T1** sowie **9.4_T1** dargestellten gutachterlichen Ermittlungen und fachlichen Bewertungen, ergänzt durch die Stellungnahmen der unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Mühldorf sowie der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern.

(2) Eingriffe / Vermeidung bzw. Minimierung (§§ 14, 15 Abs. 1 BNatSchG)

Das Vorhaben ist mit diversen Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.v. § 14 BNatSchG verbunden.

Eingegriffen wird vornehmlich in das Schutzgut Arten und Lebensräume, vornehmlich infolge der geplanten zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen:

- In allen Bezugsräumen sind Biotopfunktionen betroffen,
- des Weiteren Habitatfunktionen für verschiedene Fledermausarten (Quartiere / Funktionsbeziehungen), insbesondere in den Bezugsräumen 1 und 4 sowie
- im Bezugsraum 3 Habitatfunktionen für die Zauneidechse sowie die Schlingnatter.

Des Weiteren führt die Errichtung des geplanten Erddammes zu einem Eingriff in das Schutzgut Landschaftsbild im Bezugsraum 4.

Erhebliche Beeinträchtigungen für die soeben genannten Funktionen können durch die entweder bereits in den Planunterlagen vorgesehenen bzw. unter *Ziffer (35) dieser Entscheidung* mittels Nebenbestimmung angeordneten Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen nur teilweise vermieden bzw. reduziert werden. Weiterreichende Maßnahmen als bereits vorgesehen bzw. angeordnet, ohne gleichzeitige Aufgabe des Vorhabenzweckes standen vorliegend aus tatsächlichen (*insb. Praktikabilität*) oder rechtlichen (*vorrangige Drittbelange*) Gründen nicht zur Verfügung.

Sonstige Schutzgüter / Funktionen (etwa Boden-, Wasser- und Klimafunktionen) werden – ggf. unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen durch das Vorhaben nicht bzw. nur unerheblich beeinträchtigt.

*Eine Kurzübersicht über die vorliegend relevanten Beeinträchtigungen bieten insbesondere die Textfelder des Landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplans (**Unterlage 19.1.2**).*

*Detaillierte Ausführungen / planerische Darstellungen zu Bestand sowie Art und Intensität der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der im Rahmen der §§ 14 ff BNatSchG relevanten Schutzgüter sind insbesondere in der **Unterlage 19.1.0_T1**, Seiten 9 – 11, in der **Unterlage 19.1.2** sowie in der **Unterlage 9.4_T1**, Seiten 38, 39 zu finden.*

*Eine Zusammenfassung der geplanten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind in der **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 6.4.1 oder in **Unterlage 19.1.0_T1** unter Ziffer 5.3 zu finden. Ausführliche Darstellungen hierzu enthalten insbesondere in Textform die **Unterlagen 9.3_T1** und **19.1.0_T1** (Ziffer 3), sowie in Planform die **Unterlage 9.2_T2**.*

*Welche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahme welchem – oben beschriebenen – Schutzgut / Eingriff zugeordnet ist, kann über die Tabelle in **Unterlage 9.4_T1** (Teil 1) ersehen werden.*

(a) Eingriffe in Bezugsraum 1

In Bezugsraum 1 führt die geplante Rodung und Überbauung von Randbereichen des Mühldorfer Harts zu - größtenteils unvermeidbaren - erheblichen Beeinträchtigungen bestehender Biotop- und Habitatfunktionen (Fledermausarten / Haselmaus).

(Erhebliche) Beeinträchtigungen weiterer Funktionen sind hingegen nicht zu erwarten oder können durch Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden.

Schutzgut Arten und Lebensräume

Biotopfunktionen

Unmittelbare Inanspruchnahme

Die Versiegelung und Überbauung von Randbereichen des Bezugsraumes 1 bringt die dauerhafte Beseitigung der dort vorhandenen Wald- und Gehölzstrukturen und damit eine erhebliche Beeinträchtigung der Biotopfunktionen mit sich. Betroffen sind überwiegend strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste, nicht standortgerechter Laubwald junger Ausprägung, Vorwaldstadien und straßenbegleitende Gehölze. Betroffen ist eine Fläche im Umfang von 2,54 ha.

Des Weiteren werden für die Durchführung der Bauarbeiten Flächen o.g. Art in einem Umfang von 4,85 ha vorübergehend in Anspruch genommen.

Mittelbare Beeinträchtigungen

Des Weiteren werden die o.g. Waldbestände sowie Buchenwaldbestände betriebsbedingt mittelbar beeinträchtigt.

Vermeidung / Minimierung

Zur Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen der Biotopfunktionen in Bezugsraum 1 werden die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen **3 V** (*Schutz zu erhaltender Biotopflächen und Gehölzbestände*) und **4 V** (*Schutz von Waldflächen*) sowie die Maßnahmen gem. *Ziffer A.III.2.3 dieser Entscheidung* ergriffen.

Verbleibende (unvermeidbare) Beeinträchtigung

Dennoch verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen der genannten Biotopfunktionen, welche mit einem Kompensationsbedarf in Höhe von insgesamt 160.705 WP zu beziffern sind.

*Zum Kompensationsbedarf sowie zur anschließenden Ausgleichs- bzw. Ersatzpflicht siehe die unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3) der Entscheidungsgründe** sich fortsetzenden Ausführungen.*

Habitatfunktionen

Die Beseitigung von Waldbeständen des Bezugsraums 1 im Zuge des Vorhabens östlich der St 2091 ist zugleich mit dem Verlust von potenziellen Habitatstrukturen für verschiedene **Fledermausarten** sowie die **Haselmaus** verbunden.

Vgl. hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.11** unter Ziffer 2.2.1 und **Unterlage 19.1.2** (Textfeld 1) sowie die Ausführungen unter **Ziffer B.IV.2.7.2(4) der Entscheidungsgründe** zum besonderen / strengen Artenschutz.

Zur Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen der Habitatfunktionen in Bezugsraum 1 werden allgemein die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen **2 V** (*Schutz von Lebensstätten*) und **4 V** (*Schutz von Waldflächen*) sowie in Hinblick auf vorkommende Fledermausarten die Maßnahmen **6 V** und in Hinblick auf die Haselmaus die Maßnahmen **5 V** (*Umhängen von Nistkästen*) ergriffen.

Weitere Maßnahmen wie etwa hinsichtlich der Haselmaus ein vollständiges Abfangen / Absammeln der sich im Gebiet befindenden Individuen oder wirkungsvolle Vergrämungsmaßnahmen sind zum einen vorliegend nicht praktikabel oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand durchzuführen, zum anderen im Rahmen von § 15 Abs. 1 BNatSchG bereits gar nicht einforderbar, da die §§ 14 ff BNatSchG lediglich einen mittelbaren Schutz für betroffene Arten mittels Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen / Lebensräume der Arten vorsieht, keinen unmittelbaren Schutz vor Tötung / Verletzung einzelner Individuen oder ganzer Bestände, wie etwa in den Vorschriften zum besonderen / strengen Artenschutz (§§ 44, 45 BNatSchG) vorgesehen.

Dennoch verbleibt eine erhebliche und damit kompensationspflichtige Beeinträchtigung in Gestalt verlorener Habitatstrukturen.

Schutzgüter Boden / Wasser

(Erhebliche) Beeinträchtigungen der Boden- oder Gewässerfunktionen sind vorliegend nicht zu erwarten.

Im Rahmen der Eingriffe in die Waldbestände östlich der St 2091 wird zugleich Waldboden beseitigt bzw. überbaut, verbunden mit dem weitest gehenden Verlust bestehender Bodenfunktionen.

Zwar zeichnet sich Waldboden insbesondere durch seine wichtigen Funktionen in Bezug auf den Grundwasserschutz aus: So besitzt er insbesondere die Fähigkeit, Niederschlagswasser aufzunehmen, zu speichern und zeitlich verzögert an die Vegetation, an die Vorfluter oder an das Grundwasser abzugeben. Des Weiteren nimmt er aufgrund seines weitgehend naturbelassenen Aufbaus und seines hohen Anteils an organischen Bestandteilen eine gute Puffer- und Filterfunktion wahr und erfüllt damit insbesondere wichtige Funktionen im Zusammenhang mit dem Grundwasserschutz.

Da sich jedoch im vom Vorhaben betroffenen Bereich des Bezugsraums 1 keine Oberflächengewässer oder hinsichtlich der Projektwirkungen besonders empfindliche Grundwasservorkommen befinden, kann nicht nur eine Beeinträchtigung des Schutzgut Wassers ausgeschlossen werden, sondern auch eine als erheblich einzuschätzende Beeinträchtigung grundwasserbezogener Bodenfunktionen.

Zur Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen erfolgen die Maßnahmen 1 V (*v.a. sachgerechte Lagerung Oberboden / Berücksichtigung Sicherheitsvorschriften zur Minimierung von Bodenverdichtungen und zur Verhinderung von Oberflächen- und Grundwasserbelastungen gem. RAS-LP 2*) sowie die Maßnahmen gem. *Ziffer A.III.2.3 dieser Entscheidung*.

Weitere, im Rahmen der §§ 14 ff. BNatSchG zu berücksichtigender Bodenfunktionen, welche nicht bereits über das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt sind, sind vorliegend nicht gegeben.

Schutzgut Klima **(lokal / regional)**

Angesichts der nur kleinflächigen Inanspruchnahme der – für das lokale und regionale Klima bedeutsamen – Waldflächen des Bezugsraumes 1 (Reinhaltung der Luft / Schaffung ausgeglichener Temperaturverhältnisse) in durch die bestehende Staatsstraße bereits vorbelastete Bereiche ist eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Klima für diesen Bezugsraum auszuschließen.

*Vergleiche hierzu auch die Ausführungen im Rahmen des Waldrechtes (Art. 9 Abs. 5 Nr. 1, Abs. 8 Satz 1 BayWaldG) unter **Ziffer B.IV.2.8.1(1)(a)(bb) der Entscheidungsgründe**.*

Schutzgut Landschaftsbild

Eine erhebliche Beeinträchtigung der qualitativ hochwertigen landschaftsgebundenen Erholungsfunktion von Bezugsraum 1 (weitverzweigtes Wegenetz mit mehreren Wander- und Radwegen innerhalb des großflächigen Waldgebietes, insbesondere in Richtung Ampfing und Mühldorf) sowie eine der Landschaftsbildfunktionen (visuell / akustisch / olfaktorisch etc.) ist nicht zu erwarten, da nur kleinflächige Inanspruchnahmen von durch die bestehende Staatsstraße bereits massiv vorbelasteten Randbereichen erfolgen, zudem der Kernbereich sowie das Wegenetz sowie die Zugänglichkeit hierzu von Waldkraiburg aus durch das Vorhaben unangetastet bleiben.

*Vergleiche zur landschafts- (bzw. hier: wald)gebundenen Erholungsfunktion diesbezüglich auch die Ausführungen im Rahmen des Waldrechtes (Art. 9 Abs. 5 Nr. 1, Abs. 8 Satz 1 BayWaldG) unter **Ziffer B.IV.2.8.1(1)(a)(bb) der Entscheidungsgründe.***

(b) Eingriffe in Bezugsraum 2

In Bezugsraum 2 führt das Vorhaben zu erheblichen Beeinträchtigungen seitens dort befindlicher Biotopfunktionen.

Sonstige im Rahmen der §§ 14 ff. BNatSchG relevante Funktionen / Schutzgüter werden durch das Vorhaben – ggf. unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen - nicht bzw. nicht erheblich beeinträchtigt.

Schutzgut Arten und Lebensräume

Biotopfunktionen

Das Vorhaben führt im Bezugsraum 2 zu kleinflächigem dauerhaftem Verlust von **Straßenbegleitgrün** und **nicht standortgerechten Waldflächen** in einem Umfang von 0,05 ha, des Weiteren zu einem temporären Verlust von sowie mittelbaren Auswirkungen auf derartige Flächen in einem Umfang von 0,56 ha.

Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen ohne gleichzeitige Aufgabe des Vorhabens stehen – mit Ausnahme der allgemeinen konfliktvermeidenden Maßnahmen 1 V – nicht zur Verfügung.

Es verbleiben somit unvermeidbare Beeinträchtigungen von Biotopfunktionen, welche mit einem Kompensationsbedarf in Höhe von insgesamt 160.705 WP zu beziffern sind.

*Zum Kompensationsbedarf sowie zur anschließenden Ausgleichs- bzw. Ersatzpflicht siehe die unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3) der Entscheidungsgründe** sich fortsetzenden Ausführungen.*

Habitatfunktionen

Zwar befinden sich im Siedlungsgebiet der Stadt Waldkraiburg (Bezugsraum 2) **Fledermausquartiere**, welche über die Bahnstrecke und mehrere lineare Gehölzstrukturen (...) mit den Jagdgebieten in den Wäldern des Mühldorfer Hartes (Bezugsraum 1) verbunden sind (Funktionsbeziehungen).

Des Weiteren befinden sich im Bezugsraum 1 auch für **weitere Artengruppen** (z.B. weniger spezialisierte Vogelarten) wichtige Habitatstrukturen.

Da die diesbezüglich relevanten Zonen jedoch durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen werden, sind erhebliche Beeinträchtigungen bestehender Habitatstrukturen nicht zu erwarten. Infolge der Maßnahmen 6.2 V sowie 7 V (Sicherung von Funktionsbeziehungen für Fledermäuse entlang Hangkante und Bahnlinie) kann hinsichtlich der relevanten Fledermausarten zudem sichergestellt werden, dass die sich im Bezugsraum 2 befindlichen Quartiere nicht vom Jagdrevier abgeschnitten und damit funktionslos werden.

Sonstige Schutzgüter

Erhebliche Beeinträchtigungen sonstiger Schutzgüter und Funktionen sind angesichts des geringen räumlichen Umfangs der Veränderungen sowie der erheblichen Vorbelastung des Gebietes nicht zu erwarten.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 19.1.0_T1** unter Ziffer 2.2.2.*

(c) Eingriffe in Bezugsraum 3

In Bezugsraum 3 führt das Vorhaben ebenfalls zu erheblichen unvermeidbaren Beeinträchtigungen bestehender Biotopfunktionen.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Habitatfunktionen von Fledermausarten, Zauneidechse und Schlingnatter können durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verhindert werden, sonstige Funktionen sind angesichts der bestehenden Vorbelastung nicht erheblich durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Schutzgut Arten und Lebensräume

Biotopfunktionen

Das Vorhaben führt im Bezugsraum 3 zu

- kleinflächigem dauerhaftem Verlust von Verkehrs- und Siedlungsflächen sowie von angrenzendem, nicht standortgerechtem Wald in einem Umfang von 0,15 ha,
- des Weiteren zu einem temporären Verlust von sowie
- mittelbaren Auswirkungen auf derartige Flächen in einem Umfang von insgesamt 0,17 ha.

Durch die in den Planunterlagen vorgesehenen (1 V / 2 V / 3 V) bzw. unter *Ziffer A.III.2.3 der Entscheidung* mittels Nebenbestimmung angeordneten Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen nur teilweise vermieden werden, weiterführende Maßnahmen ohne gleichzeitige Aufgabe von Teilen des Vorhabens kommen vorliegend nicht in Betracht.

Es verbleiben somit unvermeidbare Beeinträchtigungen von Biotopfunktionen, welche mit einem Kompensationsbedarf in Höhe von insgesamt 12.767 WP zu beziffern sind.

*Zum Kompensationsbedarf sowie zur anschließenden Ausgleichs- bzw. Ersatzpflicht siehe die unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3) der Entscheidungsgründe** sich fortsetzenden Ausführungen.*

Habitatfunktionen

Die Bahnlinie mit ihren begleitenden Strukturen (Gehölze / Trockenflächen, Staudenflure) stellt eine wichtige lineare Vernetzungsstruktur für verschiedene Tier- und Pflanzenarten, insbesondere für die im Gebiet vorkommende **Fledermausarten** (Funktionsbeziehung zwischen Quartieren im Siedlungsgebiet westlich der St 2091 und Jagdreviere im Waldgebiet östlich der St 2091), aber auch für **Zauneidechse** oder **Schlingnatter** dar.

Angesichts der – bereits in den Planunterlagen vorgesehenen – Schutz- und Minimierungsmaßnahmen kann eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Vernetzungsfunktionen ausgeschlossen werden. In Bezug auf die tangierten Fledermausarten geschieht dies durch die konfliktvermeidenden Maßnahmen 6.2 V und 7 V, durch die eine Unterbrechung bestehender Strukturen vermieden wird, in Bezug auf Zauneidechse und Schlingnatter durch die Maßnahme 7 V.

*Vergleiche hierzu auch die Ausführungen im Rahmen des besonderen Artenschutzes unter **Ziffer B.IV.2.7.2(4)(a) und B.IV.2.7.2(4)(b) der Entscheidungsgründe**.*

Sonstige Schutzgüter / Funktionen

Hinsichtlich der sonstigen, im Rahmen der §§ 14 ff BNatSchG zu prüfenden Schutzgüter im Bezugsraum 3 sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

Bodenfunktionen

Bodenfunktionen sind durch die bestehenden technischen Anlagen bereits gestört. Die trotz dieser Vorbelastung noch teilweise gegebene Versickerungsfähigkeit hinsichtlich Niederschlagswasser wird durch das Vorhaben jedoch nicht nachteilig verschlechtert, da der vorhandene Schotterkörper im Bereich der geplanten Überführung entnommen und nach Errichtung des Kreuzungsbauwerkes wieder zur Aufnahme der Gleise eingebaut werden soll.

landschaftsgebundene Erholungsfunktionen

Zwar stellen die Kleingartenanlagen beiderseits der St 2091 erholungsrelevante Flächen dar. Jedoch ist der durch das Vorhaben hervorgerufenen dauerhafte Verlust von Flächen der Kleingartenanlage zu kleinflächig, um die Erholungsfunktion des Gebietes insgesamt in erheblichem Maße zu beeinträchtigen.

(d) Eingriffe in Bezugsraum 4

Im Bezugsraum 4 führt das Vorhaben zu erheblichen (unvermeidbaren und daher kompensationspflichtigen) Beeinträchtigungen

- bestehender **Biotopfunktionen** und
- **Habitatfunktionen** mehrerer Fledermausarten (Schutzgut Arten und Lebensräume) sowie
- einer erheblichen Beeinträchtigung des **Landschaftsbildes**.

Sonstige im Rahmen der §§ 14 ff. BNatSchG relevante Funktionen / Schutzgüter werden durch das Vorhaben nicht bzw. nicht erheblich beeinträchtigt.

Schutzgut Arten und Lebensräume

Biotopfunktionen

Das Vorhaben führt zunächst zu als erheblich zu bewertenden Beeinträchtigungen von Biotopfunktionen des Bezugsraums:

Inanspruchnahmen von Flächen im Bereich der St 2091 südlich der Pürtener Kreuzung führen zu kleinflächigen Verlusten (dauerhaft und temporär) von **Waldbeständen mittelbarer Ausprägung** einschließlich **naturnaher Feldgehölze / Schluchtwald (eschendominierter Hangwald)** in einem Umfang von 0,21 ha.

Abzüglich durch das Vorhaben hervorgerufener Entlastungswirkung entstehen des Weiteren temporäre und mittelbare Auswirkungen auf die o.g. Bestände in einem Umfang vom 1,88 ha.

Durch die in den Planunterlagen vorgesehenen (1 V, 3 V und 4 V) bzw. unter *Ziffer A.III.2.3 der Entscheidung* mittels Nebenbestimmung angeordneten Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen lediglich teilweise vermieden werden. Es verbleiben (unvermeidbare, kompensationspflichtige) erhebliche Beeinträchtigungen mit einem Kompensationsbedarf in Höhe von insgesamt 15.795 W.

Habitatfunktionen

Damit verbunden sind zugleich der Verlust potenzieller Habitatstrukturen für **Fledermausarten** (hohe Dichte an potentiellen Fledermausquartieren in diesem Bereich!) sowie die Beeinträchtigung der von diesen genutzten Funktionsbeziehungen entlang der Hangkante (Waldrand nach Süden wird als Leitstruktur genutzt!).

Durch die in den Planunterlagen vorgesehenen Maßnahmen 6.2 V kann zumindest die Beeinträchtigung von Funktionsbeziehungen vollständig vermieden werden.

Die erhebliche Beeinträchtigung durch den Verlust an Quartieren hingegen kann nicht schon auf Ebene der Vermeidung / Minimierung abgewendet werden, ohne zugleich das Vorhaben aufzugeben. Die Bewältigung dieses Konfliktes war daher auf die Ebene der (Real)Kompensation mittels Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu verlagern.

*Siehe hierzu die Ausführung sogleich unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3)(b) der Entscheidungsgründe.***

Zwar wurde im Bezugsraum 4 das Vorkommen mehrerer **Vogelarten** (Kernbeißer, Sumpfmeise, Gartengrasmücke) sowie des **Tagfalters** Kleiner Eisvogel nachgewiesen. Aufgrund des räumlich geringen Umfangs der Flächeninanspruchnahme in bereits vorbelasteten Bereich sowie der im Bezugsraum zur Verfügung stehenden Ausweichflächen ist hinsichtlich dieser Arten von keiner erheblichen Beeinträchtigung von deren Lebensräumen auszugehen.

Schutzgut Landschaftsbild

Landschaftsbildfunktionen

Eine besondere Bedeutung kommt der Terrassenkante im Hinblick auf das Landschaftsbild bzw. für die Ablesbarkeit der postglazialen Landformung zu. Jedoch war in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass bereits die Gradienten der bestehenden St 2091 im Bereich der postglazialen Hangkante deutlich über dem Gelände liegt, sodass die Sichtbeziehungen durch die Straße und die Gehölze der Böschungsbepflanzung unterbrochen ist. Eine komplette Neuzerschneidung durch die geplanten Umbaumaßnahmen ist daher nicht gegeben. Dennoch führt die im Zuge des Vorhabens vorgesehene Errichtung eines Erddammes zunächst zu einer erheblichen, die Vermeidungs- bzw. Kompensationspflichten des § 15 BNatSchG auslösenden weiteren Beeinträchtigung.

Maßnahmen, durch die eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bereits vorab, sprich auf Ebene der Vermeidungs- und Minimierungspflicht gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG verhindert werden kann, ohne dass zugleich die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele aufgegeben werden, sind nicht ersichtlich.

Sonstige Schutzgüter / Funktionen

Aufgrund der in diesem Bereich kleinflächigen Betroffenheit sind hinsichtlich sonstiger Schutzgüter / Funktionen erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

(e) Eingriffe in Bezugsraum 5

In Bezugsraum 5 führt das Vorhaben ebenfalls zu erheblichen, unvermeidbaren und damit kompensationspflichtigen Beeinträchtigungen bestehender Biotopfunktionen.

Sonstige Funktionen sind angesichts der bestehenden Vorbelastung nicht erheblich durch das Vorhaben beeinträchtigt.

Schutzgut Arten und Lebensräume

Biotopfunktionen

Die Verschwenkung der bestehenden St 2091 in Richtung Osten führt zu einem geringfügigen Eingriff in die Biotopfunktionen des Bezugsraumes in Gestalt von Versiegelung und Überbauung von intensiv bewirtschafteten **Acker- und Grünlandflächen** sowie von **Straßenbegleitgrün** sowie mittelbarer Auswirkungen die genannten Bestände (abzüglich der infolge Entsiegelung entstehender Entlastung).

Zur Vermeidung / Minimierung von Beeinträchtigungen der Biotopfunktionen in Bezugsraum 5 werden die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 1 V und 3 V ergriffen. Weiterführende Maßnahmen zur vollständigen / zumindest weiterreichender Vermeidung von Beeinträchtigungen ohne in Frage Stellung des Vorhabens an sich sind nicht denkbar.

Es verbleiben (unvermeidbare, kompensationspflichtige) erhebliche Beeinträchtigungen mit einem Kompensationsbedarf in Höhe von insgesamt 4.854 WP.

Sonstige Schutzgüter / Funktionen

Aufgrund der bestehenden Vorbelastung infolge intensiver landwirtschaftlicher Nutzung und bestehender St 2091, angesichts der geringfügigen Flächeninanspruchnahme und unter Berücksichtigung der Entlastungswirkung infolge der geplanten Entsiegelungen sind hinsichtlich sonstiger, im Rahmen der §§ 14 ff. BNatSchG relevanter Funktionen / Schutzgüter erhebliche Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

(f) Eingriffe in Bezugsraum 6

Im Zusammenhang mit Bezugsraum 6 war zu berücksichtigen, dass diesbezüglich die vorhandenen Funktionen durch die bereits bestehenden Verkehrswege einer erheblichen Vorbelastung unterliegen. Vielmehr ist durch die geplanten Entsiegelungen bestehender Straßenabschnitte in einem Umfang von 0,59 ha eine Entlastungswirkung hinsichtlich bestimmter Funktionen zu erwarten.

Erhebliche Beeinträchtigungen waren insofern nur hinsichtlich vorhandener Biotopfunktionen zu prognostizieren, hervorgerufen durch die geplante Versiegelung von **Straßenbegleitgrün** (0,23 ha) sowie in Gestalt mittelbarer Auswirkungen auf straßennahe Grünflächen (0,01 ha).

Über die in den Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen (1 V – 3 V) hinausgehende, gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG gebotene Maßnahmen zum Schutze bestehender Biotopfunktionen sind vorliegend nicht ersichtlich, so dass auch hier (unvermeidbare, kompensationspflichtige) erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben.

(g) Bezugsraumübergreifende Bewertung

Auch bezugsraumübergreifend betrachtet ergibt sich keine Änderung an der Beurteilung der Erheblichkeit von Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter / Funktionen, die in der nach Bezugsräumen separierten Betrachtungsweise noch als unerheblich zu bewerten waren.

(3) Realkompensation (§ 15 Abs. 2 BNatSchG)

Durch die in der Planung vorgesehenen Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sowie den unter *Ziffer A.III.2.3 dieser Entscheidung* entsprechend den Forderungen der unteren bzw. höheren Naturschutzbehörde festgesetzten Nebenbestimmungen werden die oben aufgeführten unvermeidbaren Beeinträchtigungen in vollem Umfang entsprechend den in § 15 Abs. 2 und Abs. 4 BNatSchG, §§ 8 ff BayKompV kompensiert.

*Eine Kurzübersicht der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist in **Unterlage 19.1.0_T1** unter Ziffer 5.3 zu finden.*

*Detaillierte Ausführungen zum Kompensationskonzept sowie den einzelnen Ausgleichs- (inklusive Gestaltungs-) sowie Ersatzmaßnahmen sind insbesondere in der **Unterlage 1.3_T1** unter Ziffer 6.4.5 (Seiten 47 f), in der **Unterlage 9.3_T1** sowie in der **Unterlage 19.1.0_T1** unter Ziffer 5 (Seiten 24 ff), sowie in planerischer Darstellung in der **Unterlage 9.2_T1** zu finden.*

*Welche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen welchem – oben beschriebenen – Schutzgut / Eingriff zugeordnet ist, ist aus der Tabelle in **Unterlage 9.4_T1** (Teil 1) ersichtlich.*

(a) Kompensation (unvermeidbare) Eingriffe in Biotopfunktionen (Bezugsräume 1 – 6)

Die unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Biotopfunktionen in den Bezugsräumen 1 – 6 (Kompensationsbedarf insgesamt: 181.988 WP) werden durch die Ersatzmaßnahme 8 E (Entwicklung von Laubwald und Feuchtlebensräumen bei Oberrohrbach in einem Umfang von insgesamt 4,43 ha, Kompensationsumfang insgesamt: 182.008 WP) vollständig kompensiert.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 9.4_T1***

(b) Kompensation (unvermeidbare) Eingriffe in Habitatfunktionen (Bezugsräume 1 und 4)

Zu Lasten betroffener **Fledermausarten** sowie der **Haselmaus** gehende Beeinträchtigungen von Habitatfunktionen in den Bezugsräumen 1 und 4 werden durch die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen **9 A CEF** (Anbringen von Fledermauskästen) bzw. **10 A CEF** (Anbringen von Haselmauskästen) vollständig kompensiert.

*Siehe hierzu die Ausführungen in **Unterlage 9.3_T1** zu den o.g. Maßnahmen.*

(c) Kompensation (unvermeidbare) Eingriffe in das Landschaftsbild (Bezugsraum 4)

Die hinsichtlich der postglazialen Terrassenkante durch die Errichtung des Dammes zunächst hervorgerufene Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann durch die vorgesehene Gestaltung der Rest- und Böschungflächen – unter Berücksichtigung der Belange des Fledermausschutzes (siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen des besonderen Artenschutzes unter Ziffer B.IV.2.7.2(4)(a)(aa) der Entscheidungsgründe) nach landschaftsästhetischen Kriterien unter Berücksichtigung der bestehenden Vorbelastung durch die bereits bestehende St 2091 ausreichend kompensiert werden. Hierzu ist insbesondere die Pflanzung von niedrigwüchsigen Gebüschgruppen in kleinräumigen Wechsel mit mageren Saumstrukturen, wie sie an den Innleiten und auf den angrenzenden Terrassenflächen vorkommen und das Landschaftsbild mitprägen, geplant.

(d) Zulässigkeit der Kompensationsmaßnahme 8 E unter Berücksichtigung von potentiell entgegenstehender Drittbelange

Zwar findet die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Pflicht, sämtliche zur vollständigen Kompensation der durch das Vorhaben hervorgerufenen (unvermeidbaren) Beeinträchtigungen der oben dargestellten Funktionen erforderlichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen soweit technisch möglich durchzuführen, ihre Grenze in hiermit kollidierenden Drittbelangen, soweit diesen in Gestalt von Rechtsvorschriften oder im Rahmen der planerischen Abwägung ein Vorrang eingeräumt wird.

So schränkt insbesondere § 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 8 Abs. 3 BayNatSchG, § 9 BayKompV die in § 15 Abs. 1 normierte Ausgleichs- und Ersatzpflicht zum Schutze agrarstruktureller Belange ein.

Jedoch stehen den geplanten Maßnahmen vorliegend weder Rechtsvorschriften entgegen noch im Rahmen der planerischen Abwägung kollidierende öffentliche, kommunale oder private Drittbelange, die gegenüber dem naturschutzfachlichen Kompensationsinteresse vorrangig sind.

Insbesondere verstößt - anders als seitens der Landwirtschaftsverwaltung im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 vorgebracht - die geplante Ersatzmaßnahme 8 E hinsichtlich ihres flächenmäßigen Umfangs nicht gegen die Vorgaben des

**§ 15 Abs. 3 BNatSchG i.V.m.Art. 8 Abs. 3 BayNatSchG, § 9 BayKompV
(Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange)**

(aa) Allgemeines

Die Maßnahme 8 E sieht die Entwicklung von Laubwald und Feuchtlebensräumen auf den bei Oberrohrbach gelegenen Grundstücken Fl.Nr. 1160 und 1160/5 Gemarkung Osterhofen, Gemeinde Niederbergkirchen in einem Umfang von insgesamt 4,43 ha vor.

Die Flurnummern 1160 und 1160/5 bilden ein sog. Feldstück im Hinblick auf die landwirtschaftliche Nutzung, welche sich nach ihrer derzeitigen Nutzung in drei Teilflächen untergliedern lässt:

- eine erste Teilfläche (1,39 ha) im Norden des Feldstückes:

Hierbei handelt es sich um ehemals landwirtschaftlich genutzte, derzeit jedoch als ökologische Vorrangfläche brachliegende Flächen (Brache / Ackerbrache)

- eine zweite Teilfläche (2,56 ha) im Süden und Osten des Feldstückes:

Hierbei handelt es sich ebenfalls um ursprüngliche Ackerflächen, welche jedoch derzeit im Rahmen vom Agrarumweltmaßnahmen (AUM) stillgelegt sind und derzeit als Blühfläche genutzt werden (Laufzeit der AUM: 2016 bis 2020).

- eine dritte Teilfläche (0,56 ha) im Westen des Feldstückes:

Hierbei handelt es sich ebenfalls um landwirtschaftliche Flächen, auf welchen derzeit aufgrund einer Maßnahme nach dem Kulturlandschaftsprogramm des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (Kulap) lediglich extensive Grünlandnutzung betrieben wird (Laufzeit der Kulap-Maßnahme: 2015 bis 2019).

Die oben genannten Flächen wurden bereits durch den Vorhabenträger erworben.

Die Maßnahme 8 E stellt eine multifunktionale Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahme (naturschutzrechtlicher und waldrechtlicher Ausgleich) dar, u.a. auch mit dem Ziel, den für den Gesamtausgleich der durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen, insbesondere auch mit Rücksicht auf agrarstrukturelle Belange möglichst gering zu halten.

(bb) Betroffenheit agrarstruktureller Belange

Gem. § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV sind agrarstrukturelle Belange betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden.

Ob agrarstrukturelle Belange durch die Kompensationsmaßnahmen betroffen sind, hängt von den konkreten Umständen des Einzelfalls ab. Gem. § 9 Abs. 1 Satz 2 BayKompV, ist von einer solchen Betroffenheit aber jedenfalls dann stets auszugehen, wenn die Kompensation eines Eingriffs mehr als drei Hektar land- oder forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nimmt.

Wie bereits oben unter *Ziffer (aa)* dargelegt, handelt es sich bei den herangezogenen Flächen um grundsätzlich landwirtschaftlich genutzte Flächen in einem Umfang von über drei Hektar. Jedoch ist derzeit die landwirtschaftliche Nutzung noch im Rahmen von naturschutzfachlichen Programmen auf freiwilliger Basis ausgesetzt. Da – wie sogleich unter den *Ziffern (cc) und (dd)* dargestellt - selbst bei Annahme einer Betroffenheit unter Rückgriff auf die Drei-Hektar-Vermutungsregelung die Kompensationsmaßnahme 8 E für zulässig zu erachten ist, konnte vorliegend dahingestellt bleiben, ob im Rahmen des § 9 Abs. 1 Satz 2 BayKompV auch solche Flächen zu berücksichtigen sind, die zwar grundsätzlich landwirtschaftlich genutzt werden, eine landwirtschaftliche Nutzung derzeit jedoch – zu Gunsten naturschutzfachlicher Gesichtspunkte (sowie gegen entsprechende Anreize zu Gunsten der Landwirte) temporär ausgesetzt ist, die Flächen nach Ablauf der entsprechenden Vertragsprogramme jedoch wieder – zeitnah – landwirtschaftlich genutzt werden könnten (*Anmerkung: vorliegende Programme laufen hier zwar bereits 2019 bzw. 2020 aus, jedoch hat die Straßenbauverwaltung die Flächen vom Eigentümer / Landwirt bereits erworben, eine erneute landwirtschaftliche Nutzung wäre daher eher unwahrscheinlich*).

(cc) Erforderlichkeit Flächeninanspruchnahme

notwendiger Umfang Flächeninanspruchnahme

Der seitens der Landwirtschaftsverwaltung vorgebrachte Einwand, die zwecks naturschutzrechtlicher Kompensation vorgesehene Maßnahme 8 E ginge – infolge fehlerhafter Berechnung des Kompensationsumfanges – zu Lasten der Landwirtschaft über das gesetzlich zur Deckung des Kompensationsumfanges Erforderliche hinaus, war vorliegend als sachlich unbegründet zurückzuweisen.

Seitens der Landwirtschaftsverwaltung wurde vorgebracht, bei der Berechnung des Kompensationsumfanges sei der fiktive Ausgangszustand der Flächen, sprich der Zustand anzusetzen, in welchem sich die Flächen bei einer intensiveren landwirtschaftlichen Nutzung (ohne die derzeitigen vorübergehenden Einschränkungen im Rahmen naturschutzfachlicher Programme) befinden würden.

Da sich ...

- das Entwicklungspotential der Maßnahme und damit der Kompensationsumfang in Wertpunkten wie folgt berechnet:

$\text{Fläche} \quad \times \quad (\text{Endzustand} - \text{Ausgangszustand}),$ <p style="text-align: center;"><i>(jeweils naturschutzfachlich bewertet, in WP)</i></p> $= \text{Entwicklungspotential (in WP)}$

- eine (fiktive) intensivere landwirtschaftliche Nutzung zu einer qualitativ geringeren – unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten – Einstufung des Ausgangszustandes führen würde,
- mit der Folge einer größeren Differenz zwischen Endzustand und Ausgangszustand
- und somit dasselbe Entwicklungspotential mit geringerem Fläche erzielt werden könne,

... könne der vorliegend gem. § 14 ff. BNatSchG erforderliche Kompensationsumfang mit weit geringerer Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen gedeckt werden.

Einer solchen Deutung steht jedoch entgegen, dass für die Frage, ob bzw. in welchem Umfang der Eingriff in naturschutzrechtlich relevante Schutzgüter / Funktionen (hier: Biotopfunktionen) durch die fragliche Maßnahme real kompensiert wird, es allein auf tatsächliche Gegebenheiten sowie eine naturschutzfachliche Bewertung von (Ausgangs- oder End-)Zuständen ankommt. Die Frage, ob die hervorgerufenen (tatsächlichen!) Beeinträchtigungen bestimmter naturschutzfachlich bedeutsamer Funktionen (tatsächlich!) durch bestimmte andere Maßnahmen kompensiert werden könnten, darf nicht verwischt werden mit dem hiervon zu trennenden zweiten Schritt, nämlich der Frage, wie weit zu Gunsten einer naturschutzfachlichen Kompensation (Belang 1) andere Belange (etwa agrarstrukturelle Belange) beeinträchtigt werden dürfen, sprich: eine durch die Straßenbaumaßnahmen hervorgerufene erste Beeinträchtigung des Naturhaushaltes auf Kosten einer weiteren Beeinträchtigung der Landwirtschaft wieder kompensiert werden darf.

Eine Vermischung dieser beiden Ebenen mittels fiktiver Ausgangszustände ist nicht der rechtlich vorgezeichnete Weg, einen Interessensausgleich zwischen den Belangen des Naturschutzes sowie der Landwirtschaft durchzusetzen. Vielmehr geschieht dies durch die Vorgaben des § 9 Abs. 2 und Abs. 3 BayKompV, insbesondere der vorgeschriebenen Alternativenprüfung und den darin vorgesehenen vorrangig in Anspruch zu nehmenden Flächen.

Spezielle Alternativenprüfung bei für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden (§ 9 Abs. 3, Abs. 2 BNatSchG)

Im Falle von im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreichen Böden, jenseits von Ökokontoflächen oder in für den Naturschutz bevorzugten Gebietskulissen i.S.v. § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BayKompV (für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden) ist gem. § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV vor dessen Inanspruchnahme darüber hinaus zu prüfen, ob die Verwirklichung der Kompensation nicht alternativ möglich ist mittels:

- der Inanspruchnahme von Ökokontoflächen
- Aufwertungsmaßnahmen in für den Naturschutz bevorzugten Gebietskulissen, die den jeweiligen Pflege- und Entwicklungszielen entsprechen
- Entsiegelungsmaßnahmen und sonstige Rückbaumaßnahmen
- Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen
- Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen zur dauerhaften Aufwertung von Natur und Landschaft

Die in Anspruch genommenen Flächen weisen eine Grünlandzahl von überwiegend 49 bzw. 51, kleinflächig 54 und liegen – wenn auch nur geringfügig – über dem Durchschnittswert des Landkreises (48). Mit Ausnahme der mit einer Grünlandzahl von 54 ausgewiesene kleine Teilfläche im Bereich einer gewässerbegleitenden Feuchtbrache mit größeren Röhrichtanteilen, die von der amtlichen Biotopkartierung erfasst sind und daher gem. § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 d) BNatSchG) auszunehmen war, handelt es sich somit um für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden.

Im Rahmen der von § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV vorgesehenen spezifischen Alternativenprüfung war vorliegend zu berücksichtigen, dass neben der naturschutzrechtlichen Kompensationspflicht zugleich eine walddrechtliche Ausgleichspflicht besteht.

Da die vorliegende Maßnahme es ermöglicht, beide Ausgleichserfordernisse (naturschutzfachliche wie walddrechtliche) im Rahmen eines multifunktionalen Ausgleiches – auch zum Schutze agrarstruktureller Belange - flächenschonend zu bedienen und hierfür ebenfalls geeignete Flächen mit einer unter dem Landkreisdurchschnitt liegenden Grünland- oder Ackerzahl im Rahmen der Untersuchungen nicht gefunden werden konnten, zudem mögliche

Entsiegelungsmaßnahmen ebenfalls ausgeschöpft wurden, ist keine gem. § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV vorrangige Alternative ersichtlich.

(dd) Abwägung

Das (naturschutzfachliche) Interesse an einer hochwertigen, Eingriffe angemessen ersetzenden Kompensation wird vorliegend auch nicht durch – etwaig betroffene (s.o.), als vorrangig zu bewertende -agrарstrukturellen Belange überspielt. Entscheidend ist hierbei insbesondere, dass die Flächen zum einen nur minimal über dem Landkreisdurchschnitt liegen sowie zum anderen - jenseits der Drei-Hektar-Vermutungsregelung - keinerlei Anhaltspunkte bestehen, dass dadurch, dass die Flächen einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden, der Agrarraum durch den Flächenentzug insgesamt konkret geschädigt wird.

2.8 Schutz des Waldes und seiner Funktionen

2.8.1 unmittelbare Inanspruchnahme von Waldflächen

(1) dauerhafte Inanspruchnahmen (Rodung)

Für das Vorhaben werden Waldflächen i.S.v. Art. 2 BayWaldG im Umfang von insgesamt 3,71 ha dauerhaft in Anspruch genommen (versiegelte Flächen und Böschungen durch Überbauung mit dem Straßenkörper).

Dem steht vorliegend weder zwingendes Recht in Gestalt waldrechtlicher Vorgaben (Art. 9 ff. BayWaldG) nicht entgegen, noch sind darüberhinausgehend im Hinblick auf den Schutz des Waldes und seiner Funktionen im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigende, vorrangige Belange vorhanden.

(a) zwingendes Recht (Art. 9 ff BayWaldG)

Die dauerhafte Inanspruchnahme von Wald erfüllt den Tatbestand der Rodung (Art. 9 Abs. 2 BayWaldG). Die für die Rodung grundsätzlich gemäß Art. 9 Abs. 2 Satz 1 BayWaldG erforderliche Erlaubnis wird im Rahmen der formellen

Konzentrationswirkung gem. Art. 38 Abs. 1 BayStrWG, Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG, Art. 9 Abs. 8 BayWaldG durch die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzt. Die waldgesetzlichen Bestimmungen, insbesondere die Absätze 4 bis 7 des Art. 9 BayWaldG, sind dabei sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG).

(aa) Bannwald (Art. 11 BayWaldG)

Der nördlich der Bahnstrecke gelegene Teil dieser Flächen ist kraft Bannwaldverordnung „Mühldorfer Hart“ des Landratsamtes Mühldorf a. Inn vom 22.08.1990 (Amtsblatt für den Landkreis Mühldorf a. Inn, Nr. 34/90) grundsätzlich als Bannwald i.S.d. Art. 11 BayWaldG ausgewiesen. Gemäß § 3 der Verordnung ist der notwendige Flächenbedarf für den späteren Ausbau der St 2091 jedoch vom Geltungsbereich der Verordnung ausgenommen.

(bb) Waldfunktionspläne (Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG)

Gemäß Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG sollen Rodungen untersagt werden, wenn sie Plänen i.S.d. Art. 6 BayWaldG widersprechen oder deren Ziele gefährden.

Laut Waldfunktionsplanung Region Südostoberbayern (18) (Art. 6 BayWaldG) hat der gesamte Wald

- nördlich der St 2352 und östlich der bestehenden St 2091, besondere Bedeutung für
 - o den **lokalen Klimaschutz** sowie
 - o für die **Erholung** (Intensitätsstufe 1),

- südlich der St 2352
 - o beiderseits der St 2091 besondere Bedeutung für den **Bodenschutz**,
 - o östlich der St 2091 für die **Erholung**.

Im Rahmen von Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG sind lediglich die durch die Rodungsmaßnahmen, sprich die unmittelbare und dauerhafte Inanspruchnahme der

Waldflächen) verursachten Beeinträchtigungen von Planzielen zu berücksichtigen. Etwaige (mittelbare) Beeinträchtigungen der mit den Planzielen verfolgten Interessen durch andere Teile des Vorhabens, wie etwa die vom AELF hinsichtlich der Erholungsfunktion vorgebrachten Umwege infolge der Neugestaltung der Verkehrswege bzw. dem Entfall von Ampeln, bleiben an dieser Stelle unberücksichtigt.

Klimaschutzfunktion

Eine relevante Beeinträchtigung und damit eine Gefährdung der Klimaschutzfunktion durch die Rodungsmaßnahmen ist bei Berücksichtigung der Ersatzaufforstungsmaßnahme 8 E nicht zu befürchten.

Hinsichtlich des lokalen Klimaschutzes sind insbesondere die Waldfläche sowie die Waldzusammensetzung von Bedeutung. Zwar werden durch die Rodung von Teilen der Waldflächen deren Wirkung hinsichtlich Kaltluftentstehung und Luftreinigung zu einem gewissen Maße eingeschränkt. Jedoch können die daraus resultierenden Beeinträchtigungen im Hinblick auf die Waldfläche durch die vorgesehenen Ersatzaufforstungen (**Maßnahme 8 E**) soweit ausgeglichen bzw. abgemildert werden, dass eine relevante Beeinträchtigung der Klimaschutzfunktion nicht mehr zu befürchten ist. Im Rahmen des lokalen Klimaschutzes ist räumlich auf die Region, hier den Ballungsraum um Mühldorf und Waldkraiburg abzustellen, so dass es keine Rolle spielt, dass die Ersatzaufforstungen 15 km vom Eingriff entfernt erfolgen.

*Vergleiche hierzu auch die Ausführungen im Rahmen des Naturschutzrechtes (§§ 14 ff. BNatSchG) unter **Ziffer B.IV.2.7.4(2)(a) der Entscheidungsgründe.***

Erholungsfunktionen

Auch nach Durchführung der Rodungsmaßnahmen steht das Waldgebiet weiterhin zu Erholungszwecken zur Verfügung, wenn auch durch die Verkleinerung der Waldfläche nicht mehr im selben Umfang wie zuvor.

Jedoch sind angesichts der verbleibenden Fläche sowie der – im Hinblick auf die gesamte Waldfläche – relativ geringe Verkleinerung keine nennenswerte Beeinträchtigung der Erholungsfunktion zu befürchten.

*Vergleiche hierzu auch die Ausführungen im Rahmen des Naturschutzrechtes, §§ 14 ff. BNatSchG unter **Ziffer B.IV.2.7.4(2)(a) (Bezugsraum 1)** sowie **Ziffer B.IV.2.7.4(2)(d) (Bezugsraum 4) der Entscheidungsgründe.***

Bodenschutzfunktion

Insbesondere angesichts der Kleinflächigkeit der an dieser Stelle erfolgenden Waldflächen ist auch keine Beeinträchtigung der Bodenschutzfunktionen zu erwarten.

*Vergleiche hierzu auch die Ausführungen im Rahmen des Naturschutzrechtes, §§ 14 ff BNatSchG bzgl. Bezugsraum 4 unter **Ziffer B.IV.2.7.4(2)(d) der Entscheidungsgründe.***

(cc) vorrangiges öffentliches Interesse an der Erhaltung des Waldes (Art. 9 Abs. 5 Nr. 2 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG)

Gemäß Art. 9 Abs. 5 Nr. 2 i.V.m. 8 Satz 1 BayWaldG sollen Rodungen des Weiteren untersagt werden, wenn die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses Vorrang vor den Belangen des Vorhabenträgers hat.

Sonstige, nicht bereits im Rahmen der Wald funktionsplanung erfasste öffentliche Interessen an der Erhaltung des Waldes, sind vorliegend durch das Vorhaben nicht bzw. nicht in relevantem Ausmaß berührt.

(b) Berücksichtigung als öffentlicher Belang im Rahmen der Abwägung

Über die zwingenden waldrechtlichen Vorgaben hinaus ist der Wald und seine besondere Bedeutung für den Schutz von Klima, Wasser, Luft und Boden, Tieren und Pflanzen, für die Landschaft und den Naturhaushalt (*siehe Art. 1 Abs. 1 BayWaldG*), seine Funktionen und seine Bedeutung für die biologische Vielfalt – soweit nicht ohnehin durch andere Vorgaben zwingenden Rechts, etwa des Naturschutz- oder des Bodenrechts abgedeckt – im Rahmen der planerischen Abwägung zu berücksichtigen, Art. 7 Satz 1 BayWaldG. Hierbei ist u.a. eine Erhaltung der Waldfläche anzustreben (*siehe Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayWaldG*).

Zwar bedeuten die Rodungsmaßnahmen zunächst eine Reduzierung des vorhandenen Waldbestandes. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass die durch die

Rodung vorgenommenen Eingriffe in bestehende Waldflächen durch die geplanten Ersatzaufforstungen in ausreichendem Maße ausgeglichen werden. Ein - nicht schon durch die Vorgaben des zwingenden Rechts befriedigtes und daher im Rahmen der allgemeinen planerischen Abwägung zu bedienendes – Konfliktbewältigungsbedürfnis besteht daher vorliegend nicht.

*Hinsichtlich des Aspektes der (dauerhaften) Inanspruchnahme fremden Grundeigentums siehe die Ausführungen zu den privaten Belangen unter **Ziffer B.VI der Entscheidungsgründe**.*

(2) vorübergehende Inanspruchnahmen

Im Zuge des Vorhabens werden während der Baumaßnahmen zudem Waldflächen vorübergehend in Anspruch genommen. Die betroffenen Flächen sollen nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in den Ausgangszustand zurückgeführt werden (Maßnahme 12 W).

(a) zwingendes Recht (Art. 9 ff. BayWaldG)

(aa) keine Rodung

Lediglich vorübergehende Inanspruchnahmen von Wald i.S.d. Art. 2 BayWaldG erfüllen nicht den Tatbestand der Rodung (Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG).

(bb) Wiederaufforstungspflicht (Art. 15 BayWaldG) / Kostentragung

Gemäß Art. 15 Abs. 1 Satz 1 BayWaldG sind kahlgeschlagene oder infolge Schadenseintritts unbestockte Waldflächen innerhalb von drei Jahren wieder aufzuforsten. Hierzu verpflichtet sind die jeweiligen Waldbesitzer (Art. 3 Abs. 2 BayWaldG). Soweit es sich hierbei nicht um den Freistaat Bayern selbst handelt, ist dieser als Vorhabenträger – anders als in den Planunterlagen in Unterlage 19.1.1 unter Ziffer 7 dargestellt – im Verhältnis zum Waldbesitzer zur Tragung der Kosten verpflichtet. Das Nähere ist – so es zu keiner Einigung zwischen betroffenen Waldbesitzer und Vorhabenträger kommt, außerhalb des Planfeststellungsverfahrens im Rahmen eines Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahrens zu behandeln.

(b) Berücksichtigung als öffentlicher Belang im Rahmen der Abwägung

Angesichts der – sich bereits auf Ebene des zwingenden Rechts ergebenden – Wiederaufforstungspflicht besteht im vorliegenden Fall unter Berücksichtigung aller diesbezüglich potentiell relevanter öffentlicher Belange kein weiteres, im Rahmen der planerischen Abwägung zu bedienendes Konfliktbewältigungsbedürfnis.

*Hinsichtlich des Aspektes der (vorübergehenden) Inanspruchnahme fremden Grundeigentums siehe die Ausführungen zu den privaten Belangen unter **Ziffer B.VI der Entscheidungsgründe**.*

2.8.2 Sonstige (mittelbare) Beeinträchtigungen Funktionen bestehender Waldflächen

Das Vorhaben hat – neben den soeben dargestellten unmittelbaren Eingriffen – insbesondere in den Bezugsräumen 1 und 4 auch mittelbare Auswirkungen auf vorhandene Waldbestände

*Siehe hierzu auch die Ausführungen im Rahmen des Naturschutzrechtes (§§ 14 ff. BNatSchG) unter **Ziffer B.IV.2.7.4(2)(a)** (Bezugsraum 1) **und B.IV.2.7.4(2)(d)** (Bezugsraum 4) **der Entscheidungsgründe**.*

Angesichts der bestehenden Vorbelastung sowie der Kleinflächigkeit der einzelnen betroffenen Waldstrukturen war vorliegend – nach Berücksichtigung der bereits auf Ebene des zwingenden Rechts an anderer Stelle (mittels naturschutzrechtlicher Vorschriften, insb. §§ 14 ff BNatSchG) getroffenen Vorkehrungen, insbesondere der Maßnahme 8 E - auf Ebene der planerischen Abwägung (Art. 7 Satz 1 BayWaldG) zum Schutze der in Art. 1 Abs. 1 BayWaldG genannten Ziele hinsichtlich der mittelbaren Auswirkungen keine konfliktbewältigenden Regelungen zu treffen.

2.8.3 Ersatzaufforstungen (Niederbergkirchen)**(1) Erstaufforstung (Art. 16 BayWaldG)**

Die im Rahmen der Maßnahme 8 E vorgesehenen Ersatzaufforstungen erfüllen den Tatbestand der Erstaufforstung i.S.v. Art. 16 Abs. 1 BayWaldG.

(a) Entfall Aufforstungserlaubnis (Art. 16 Abs. 1 BayWaldG)

Gemäß Ziff. 8 der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten über die Richtlinien zur Erstaufforstung und zur Anlage von Kurzumtriebsplantagen (ErstAuffR) vom 4. Februar 2015 (AII/MBI. S. 177) bedarf es für Ersatzaufforstungen auf bislang nicht forstlich genutzten Flächen, die in einer Planfeststellung als Auflage vorgesehen ist, keiner gesonderten Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 1 BayWaldG. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist jedoch zu prüfen, ob die materiellrechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Erlaubnis nach Art. 16 Abs. 2 BayWaldG gegeben sind.

(b) Zulässigkeit gem. Art. 16 Abs. 2 BayWaldG

In Art. 16 Abs. 2 BayWaldG genannte Versagungsgründe stehen der geplanten Aufforstung im Rahmen der Maßnahme 8 E nicht entgegen.

(2) Zulässigkeit im Übrigen (sonstige Rechtsvorschriften / planerische Abwägung)

Negativ betroffene Drittbelange stehen den geplanten bzw. angeordneten Kompensationsmaßnahmen keine kommunalen oder privaten Belange entgegen, insbesondere nicht die Vorgaben in § 15 Abs. 3 BNatSchG, § 9 BayKompV zum Schutze agrarstruktureller Belange.

Auch sonstige, nicht bereits gem. Art. 16 Abs. 2 BayWaldG zu prüfende sonstige Rechtsvorschriften oder im Rahmen der planerischen Abwägung als vorrangig zu bewertende öffentlichen Belange i.S.v. Art. 1 Abs. 2 BayWaldG stehen der Ersatzaufforstung 8 E vorliegend entgegen.

*Hinsichtlich eines potentiellen Konfliktes der Maßnahme 8 E mit agrarstrukturellen Belangen (§ 15 Abs. 3 BNatSchG, § 9 BayKompV), siehe die Ausführungen im Rahmen des Naturschutzrechtes unter **Ziffer B.IV.2.7.4(3)(d) der Entscheidungsgründe.***

2.9 Denkmalschutz

2.9.1 Bau- / Kunstdenkmäler

Bau- und Kunstdenkmäler werden durch das Vorhaben nach derzeitigen Kenntnisstand nicht berührt.

2.9.2 Bodendenkmäler

Im Bereich des Vorhabens sind Bodendenkmäler bislang weder bekannt noch werden solche dort vermutet. Für den Fall, dass während der Arbeiten dennoch Bodendenkmäler aufgefunden werden, unterliegt der Vorhabenträger den denkmalschutzrechtlichen Verpflichtungen nach Art. 8 Abs. 1 und Abs. 2 DSchG.

*Siehe den Hinweis Nr. (60) unter **Ziffer A.III.2.5 der Entscheidung.***

3. Infrastruktureinrichtungen / Staat und Verwaltung

3.1 Transport und Verkehr

3.1.1 Straßenverkehr

Das Vorhaben betrifft – neben den Staatsstraßen St 2091 sowie St 2352 - unmittelbar die Kreisstraße MÜ 20 („Bahnhofstraße“), (*Straßenbaulastträger: Landkreis Mühlendorf*), sowie die Stadtstraße „Teplitzer Straße“ (*Straßenbaulastträger: Stadt Waldkraiburg*). Darüber hinaus können zudem infolge Bau- bzw. Umleitungsverkehr die Kreisstraßen MÜ 25 und MÜ 13 (sowie ggf. MÜ38 und MÜ 40) temporär vom Vorhaben tangiert werden.

(1) Beanspruchung öffentlicher Straßen durch Bau- bzw. Umleitungsverkehr

Wie bereits im Rahmen des Variantenvergleichs unter *Ziffer B.III der Entscheidungsgründe* dargestellt, erfordert das Vorhaben lediglich kurzzeitige, an verkehrsarmen Zeitpunkten vorgesehene Sperrungen und daran anknüpfende Umleitungen.

Hierdurch, sowie durch die in *Ziffer A.III.3.1.1(1) der Entscheidung* angeordneten Nebenbestimmungen ist sichergestellt, dass der Verkehr auf den als Umleitungsstrecken herangezogenen öffentlichen Straßen nicht maßgeblich beeinträchtigt sowie die Interessen der jeweiligen Straßenbaulastträger gewahrt werden.

Regelung dem Grunde nach hinsichtlich Haftung für hieraus ergebender Schäden an der Bausubstanz sowie der Verteilung sonstiger Mehraufwendungen ergeben sich bereits kraft Gesetzes (siehe etwa Art. 34 Abs. 3 Satz 2 und Satz 3, Art. 16 BayStrWG), eine gesonderte Begründung von Haftungspflichten im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses war daher nicht erforderlich. Auf die unter *Ziffer A.III.3.1.1(1) dieser Entscheidung* angeordnete Nebenbestimmung Nr. (62) zur beweistechnischen Durchsetzung sich daraus ergebender Ansprüche wird hingewiesen.

(2) Kreisstraße MÜ 20 („Bahnhofstraße“)
(Straßenbaulastträger: Landkreis Mühldorf a. Inn)

Im Rahmen des Vorhabens werden an der bestehenden Kreisstraße MÜ 20 bauliche Veränderungen vorgenommen: Die derzeitige Einmündung in die St 2091 zwischen Pürtener Kreuzung im Süden und dem Bahnübergang im Norden wird um ca. 200 Meter in Richtung Süden verlegt und erfolgt dort nun in Gestalt eines Kreisverkehrs.

*Ausführliche Darstellungen hierzu finden Sie in den Planunterlagen, insbesondere in **Unterlage 5.1.1_T2** (Lageplan) sowie **Unterlage 11_T2** (Regelungsverzeichnis)*

(a) Bauliche / statusrechtliche Veränderungen am Bestand
(Verlegung bzw. Erweiterung / Kreisverkehr)

(aa) „Ob“ sowie konkrete Ausgestaltung von Umbau / Verlegung

Die Verlegung der Verknüpfung von MÜ 20 und St 2091 sowie die Neuausgestaltung der Kreuzung als Kreisverkehr ist eine Folgemaßnahme der weiter nördlich bzw. südlich im Plangebiet im Bereich Teplitzer Straße / Bahnkreuzung bzw. Pürtener Kreuzung aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit durchgeführten Maßnahmen. Die Verlängerung der MÜ 20 nach Süden sowie die Verknüpfung mittels Kreisverkehr ist erforderlich, um weiterhin eine verkehrssichere Anbindung der MÜ 20 an die St 2091 sicherstellen zu können.

Mangels Vereinbarung zwischen den kreuzungsbeteiligten Straßenbaulastträgern war über die Zulässigkeit der Kreuzungsänderung gem. Art. 31 Abs. 2 Satz 1 Var. 2 BayStrWG im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung zu entscheiden.

Generelle Einwände gegen die Änderung wurden seitens des Landkreises Mühldorf a. Inn, welcher hinsichtlich der MÜ 20 Träger der Straßenbaulast ist, im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht vorgebracht. Lediglich hinsichtlich der konkreten baulichen Ausgestaltung der Erweiterung der MÜ 20 nach Süden in Richtung Kreisverkehr wurde seitens des Landkreises Mühldorf a. Inn, vertreten durch das Landratsamt Mühldorf mit Stellungnahme vom 11.05.2018 gefordert, im Anschluss- bzw. Kurvenbereich die Schleppradien nach den gültigen Richtlinien einzuhalten. Dies wurde seitens des Vorhabenträgers mit Schreiben vom 10.10.2018 verbindlich zugesagt, so dass insoweit kein Regelungsbedürfnis besteht (*siehe hierzu Nr. (63) der Entscheidung*).

(bb) Straßenrechtliche Verfügungen

*Hinsichtlich im Rahmen dieses Vorhabens vorgesehener, den Status quo der MÜ 20 betreffender straßenrechtlicher Verfügungen, betrachten Sie bitte die Ausführungen unter **Ziffer C der Entscheidungsgründe** (Begründung straßenrechtliche Verfügung).*

(cc) Kostentragung Kreisverkehr St 2091 / MÜ 20 sowie Erweiterung MÜ 20

Gem. Art. 32 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 BayStrWG haben im Falle einer Änderung einer bestehenden höhengleichen Kreuzung zweier öffentlicher Straßen grundsätzlich die Träger der Straßenbaulast die Kreuzungskosten entsprechend dem Verhältnis der Fahrbahnbreiten der an der Kreuzung beteiligten Straßen zu tragen.

Beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf einem der an der Kreuzung beteiligten Straßenäste jedoch nicht mehr als 20 % des Verkehrs auf den anderen beteiligten Straßenästen, so hat gem. Art. 32 Abs. 4 Satz 2 BayStrWG der Träger der Straßenbaulast der verkehrsstärkeren Straßenäste den Anteil der Änderungskosten mitzutragen, der auf den Träger der Straßenbaulast des verkehrsschwächeren Straßenastes entfallen würde.

Mangels entsprechender Vereinbarung zwischen den kreuzungsbeteiligten Straßenbaulastträgern war gem. Art. 31 Abs. 2 Satz 2 Hs. 1 BayStrWG über die Aufteilung der Kreuzungsänderungskosten im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung zu entscheiden.

Angesichts eines Anteils des Astes MÜ 20 am durchschnittlichen täglichen Verkehr mit Kraftfahrzeugen von lediglich 18,59 % ist der Landkreis Mühldorf a. Inn von der Tragung der Kreuzungsänderungskosten (Kreisverkehr sowie infolge Verknüpfungsverlegung erforderliche Verlängerung nach Süden) befreit.

*Nähere Ausführungen hierzu finden Sie in den Planunterlagen, insbesondere in der **Unterlage 1.3_T1**, Ziffer 7 sowie im Regelungsverzeichnis, **Unterlage 11_T2** Lfd. Nr. 1.07 und 1.09.*

(dd) Unterhalt

Die Unterhaltung des Kreisverkehrs obliegt nach Art. 33 Abs. 1 BayStrWG dem Freistaat Bayern als Straßenbaulastträger der höheren Straßenklasse (Staatsstraße).

*Siehe hierzu die Ausführungen im Regelungsverzeichnis, **Unterlage 11_T2** 11 Lfd. Nr. 1.09*

Die Unterhaltung der in Richtung Süden verlängerten MÜ 20 obliegt hingegen dem Landkreis Mühldorf a. Inn.

*Siehe hierzu die Ausführungen im Regelungsverzeichnis, **Unterlage 11_T2** Lfd. Nr. 1.07*

(b) Sonstige (baubedingte) Auswirkungen

Sonstige relevante baubedingte negative Auswirkungen aus Substanz bzw. Verkehr der MÜ 20 sind vorliegend nicht ersichtlich. Insbesondere kann bei ggf. erforderlichen temporären Sperrungen der Verknüpfung mit der St 2091 der Zugang zu den Gebäuden zu beiden Seiten der MÜ 20 weiterhin gewahrt sowie die Anbindung über die St 2352 weiter südlich aufrechterhalten werden.

(3) Teplitzer Straße

(Straßenbaulastträger: Stadt Waldkraiburg)

Die bestehende Einmündung der Teplitzer Straße (Straßenbaulastträger: Stadt Waldkraiburg) in die St 2091 soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden. Außerhalb des geplanten Kreisverkehrs soll die auf ca. 60 Metern Länge den neuen Verhältnissen angepasst werden.

(a) Zulässigkeit Kreuzungsänderung

Mangels Vereinbarung zwischen den kreuzungsbeteiligten Straßenbaulastträgern war über die Zulässigkeit der Kreuzungsänderung gem. Art. 31 Abs. 2 Satz 1 Var. 2 BayStrWG im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung zu entscheiden.

Generelle Einwände gegen die Änderung wurden seitens der Stadt Waldkraiburg in ihrer Funktion als betroffener Straßenbaulastträger im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht vorgebracht.

(b) Straßenrechtliche Verfügungen

*Hinsichtlich im Rahmen dieses Vorhabens vorgesehener, den Status quo der Teplitzer Straße betreffender straßenrechtlicher Verfügungen, betrachten Sie bitte die Ausführungen unter **Ziffer C der Entscheidungsgründe** (Begründung straßenrechtliche Verfügung).*

(c) Kosten Umbau Knotenpunkt St 2091 - Teplitzer Straße

Anknüpfend an die verschiedenen inhaltlichen Stränge auf der Ebene der Planrechtfertigung war vorliegend zwischen zwei verschiedenen Kostenverteilungssystemen zu unterscheiden:

- der Kostentragung / Kostenverteilung nach EKrG
- der Kostentragung / Kostenverteilung nach BayStrWG (hier: Art. 32 Abs. 4).

Kostenverteilung nach EKrG

Soweit der beschränkte Bahnübergang als originäres Hemmnis der Leistungsfähigkeit der St 2091 beseitigt werden soll (*siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung (Planungsziel 1) unter Ziffer B.II.2.1 der Entscheidungsgründe*) und hierdurch Anpassungen auch am unmittelbar nördlich hiervon gelegenen Knotenpunkt St 2091 - Teplitzer Straße erforderlich macht, richtet sich die Verteilung der Kosten nach EKrG.

Eine Entscheidung hierüber ist außerhalb der vorliegenden straßenrechtlichen Planfeststellung herbeizuführen

- primär:
einvernehmlich durch die Kreuzungsbeteiligten im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung (§ 5 EKrG),

- hilfsweise:
im Rahmen eines Kreuzungsrechtsverfahrens (§ 7 EKrG) durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

*Siehe hierzu **Hinweis Nr. (65)** im Rahmen **dieser Entscheidung**.*

Gegebenenfalls wird zu diesem Zwecke ein Fiktiv-Entwurf (infolge Höhenfreimachung der Bahnkreuzung erforderliche Anpassungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung bisheriger Funktionen, unter Ausklammerung der im Knotenpunkt St 2091 - Teplitzer Straße selbst begründeten Probleme) erstellt und auf Basis dessen eine Kostenverteilung getroffen.

Kostenverteilung nach BayStrWG

Soweit die Umbaumaßnahmen ergriffen werden, um den im Knotenpunkt St 2091 - Teplitzer Straße selbst begründeten Problemen in punkto Verkehrssicherheit (bisherige Einmündung ist Unfallschwerpunkt) sowie Leistungsfähigkeit zu begegnen (*siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung (Planungsziele 2 und 3) unter Ziffer B.II.2.2 der Entscheidungsgründe*), richtet sich die Kostentragung hingegen nach Art. 32 Abs. 4 Satz 1 i.V.m. Abs. 2 BayStrWG.

Angesichts des Anteils der Teplitzer Straße am durchschnittlichen täglichen Verkehr war ein Rückgriff auf die Bagatellklausel des Art. 32 Abs. 4 Satz 2 BayStrWG vorliegend nicht angezeigt, so dass eine Verteilung zwischen Freistaat Bayern (Straßenbaulastträger der St 2091) und Stadt Waldkraiburg (Straßenbaulastträger Teplitzer Straße) entsprechend dem Verhältnis der Fahrbahnbreiten der jeweils an der Kreuzung beteiligten Straßenäste erfolgt.

*Siehe hierzu **Bestimmung Nr. (66)** im Rahmen **dieser Entscheidung**.*

Abstimmung beider Systeme / Begründung Entscheidungsvorbehalt

Im vorliegenden Fall muss angesichts des Vorbringens der Kreuzungsbeteiligten im Anhörungsverfahren, insbesondere auch im Erörterungstermin davon ausgegangen werden, dass eine Entscheidung über die Kostenverteilung nach EKrG mangels Einigung zwischen den Kreuzungsbeteiligten im Rahmen eines

Kreuzungsrechtsverfahrens durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur herbeigeführt werden muss.

Um trotz aufgespaltener Zuständigkeiten (*Kreuzungsrechtsverfahren: Bundesverkehrsministerium, § 8 Abs. 1 EKrG – Planfeststellungsverfahren: Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde, Art. 31 Abs. 2 Satz 2 i.V.m. Satz 1 BayStrWG*) einen widerspruchsfreien Gleichlauf von eisenbahnkreuzungs- sowie straßenrechtlichem Kostenverteilungssystem zu gewährleisten, wurde vorliegend die Entscheidung über die straßenrechtliche Kostenverteilung gem. Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vorbehalten.

Der Vorbehalt ist insbesondere mit dem Grundsatz der Einheitlichkeit der Planfeststellung sowie des Verbots des Konflikttransfers vereinbar:

Im Rahmen der Planfeststellung ist vornehmlich die Grundsatzentscheidung zu treffen, ob das Vorhaben angesichts seiner Ziele – trotz bestehender negativer Auswirkungen auf öffentliche, kommunale oder private Drittbelange - durchgeführt werden darf. Die Planfeststellung ist hierbei die zentrale, jedoch nicht die letzte Hürde, die der Vorhabenträger zu überwinden hat. Dennoch hat der Vorhabenträger mit einem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss die Gewissheit, das Vorhaben rechtlich realisieren zu dürfen, sprich Drittbetroffene nicht mehr die Unterlassung des Vorhabens verlangen können. Dies kann durch nachgelagerte Verfahren nicht mehr unterlaufen werden (*siehe etwa Art. 75 Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG oder Art. 40 Abs. 2 BayStrWG*), lediglich zusätzliche Sicherungs- oder Kostentragungspflichten können belastend hinzukommen.

Die Frage der Kostenverteilung hingegen ist in vielen Fällen nachgelagert zur Planfeststellung in den hierfür vorgesehenen originären / speziellen / fachgesetzlichen Verfahren zu entscheiden, so etwa über Art und Höhe der enteignungsrechtlichen Entschädigung. Lediglich (sonstige) straßenrechtliche Entscheidungsverfahren werden insoweit dem – ebenfalls – straßenrechtlichem Planfeststellungsverfahren als Trägerverfahren kraft Gesetzes zugewiesen.

Da jedoch sowohl eisenbahnkreuzungsrechtliches sowie straßenrechtliches Verteilungssystem für klare Fälle geschaffen wurden, in welchen lediglich eine Kreuzung Gegenstand des Verfahrens ist, nicht jedoch für den vorliegenden Spezialfall, in welchem Kreuzung Straße – Straße sowie Kreuzung Straße – Schiene in engem räumlichen und funktionalen Zusammenhang stehen und sich die Planrechtfertigungen hinsichtlich der einzelnen Kreuzungspunkte überlagern, war vorliegend nach Abwägung aller betroffenen Belange insoweit eine Abstimmung

mittels Entscheidungsvorbehalt zu gewährleisten. Die Entscheidung über die straßenrechtliche Kostenverteilung ergeht nach Entscheidung über die Kostenverteilung nach EKrG (Fiktiventwurf, s.o.) – nach nochmaliger Anhörung der Stadt Waldkraiburg als von der straßenrechtlichen Kostenverteilung betroffenen Straßenbaulastträger der Teplitzer Straße und damit Kreuzungsbeteiligter. Eine Anhörung der Stadt Waldkraiburg vor Erlass des Entscheidungsvorbehaltes war daher nicht erforderlich.

(ee) Unterhaltung

Die Unterhaltung des neu zu errichtenden Kreisverkehrs obliegt gem. Art. 33 Abs. 1 BayStrWG dem Freistaat Bayern, für die angepasste Teplitzer Straße außerhalb des Kreisverkehrs der Stadt Waldkraiburg als deren Straßenbaulastträger (Art. 47 Abs. 1 i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 BayStrWG).

3.1.2 Schienenverkehr

Die St 2091 kreuzt die eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke Rosenheim – Pilsting, Strecke 5700 bei Bahn-km 52,525. Im Zuge des Vorhabens soll der derzeit höhengleiche, beschränkte Bahnübergang beseitigt und in eine höhenfreie Kreuzung umgebaut werden, die Bahnlinie mittels Einfeldbauwerks über die tiefergelegte und nach Osten verschobene St 2091 geführt werden. Der bestehende Bahnübergang soll zurückgebaut werden.

Aus rechtlicher Sicht waren in diesem Zusammenhang drei Themenkreisen voneinander ab zu schichten:

Erstens: Die Frage, ob die Deutsche Bahn den geplanten Umbau der Kreuzung und die damit verbundene bauliche Inanspruchnahme bzw. Umgestaltung ihrer Infrastruktur im unmittelbaren Kreuzungsbereich grundsätzlich zu dulden hat.

Zweitens: Die Frage, welche Sicherheitsmaßnahmen / Modalitäten zum Schutze der Bahninfrastruktur sowie der Aufrechterhaltung des Bahnverkehrs ergriffen werden müssen.

Drittens: Die Frage der Kostentragung bzw. -verteilung sowie deren Reichweite, also: Die Frage, wie weit die geplanten Baumaßnahmen an St 2091, Bahnhofstraße (MÜ 20) und Teplitzerstraße kreuzungsbedingt und damit von einer etwaigen Kostenteilung erfasst sind.

(1) Duldung des Kreuzungsumbaus

Die Deutsche Bahn AG ist gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 i.V.m. § 3 Nr. 3 Var. 1 EKrG vorliegend gesetzlich verpflichtet, den oben beschriebenen Kreuzungsumbau und die damit verbundene Inanspruchnahme bahneigener Flächen und Infrastruktur im unmittelbaren Kreuzungsbereich zu dulden.

(a) Allgemeines

Die Entscheidung über die grundsätzliche Pflicht zur Duldung des Umbaus – bezogen auf den unmittelbaren Kreuzungsbereich - war mangels Vorliegens einer entsprechenden Vereinbarung zwischen den Kreuzungsbeteiligten i.S.v. § 5 EKrG aufgrund der formellen Konzentrationswirkung der straßenrechtlichen Planfeststellung (Art. 38 Abs. 1 BayStrWG, Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG) im Rahmen dieses Verfahrens zu treffen (*siehe hierzu auch Nr. 32 Abs. 5 Satz 2 PlafeR 15*).

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sich die Frage der Duldung sowie die dahinterstehende Frage, ob die Voraussetzungen des § 3 EKrG im vorliegenden Fall gegeben sind, räumlich nur auf den unmittelbaren Kreuzungsbereich (bestehender / rückzubauender sowie neu zu schaffender Kreuzungsbereich) bezieht. Die Frage, wie weit jenseits dieses Bereiches die Maßnahmen im weiteren Umfeld der Kreuzung an St 2091, Bahnhofstraße (MÜ 20) sowie Teplitzer Straße kreuzungsbedingt sind, ist für die im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung vorzunehmende Entscheidung über die Duldung des Kreuzungsumbaus im engeren Sinne nicht relevant.

(b) Voraussetzungen des § 3 Nr. 3 Var. 1 EKrG

§ 3 Nr. 3 Var. 1 EKrG setzt voraus, dass die Höhenfreimachung aus Gründen der Sicherheit und / oder zur Abwicklung des Verkehrs (Leistungsfähigkeit) - unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung - erforderlich ist.

Wie bereits in den Ausführungen zur Planrechtfertigung dargelegt, stellt der beschränkte Bahnübergang zum einen bereits aus sich heraus ein Leistungshindernis für die St 2091 dar.

*Hierzu wird auf die Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung (Planungsziel 1) unter **Ziffer B.II.2.1 sowie B.II.4 der Entscheidungsgründe** verwiesen.*

Wie des Weiteren bereits zur Planrechtfertigung ausgeführt, sollen im Zuge des Vorhabens u.a. der Unfallschwerpunkt im Bereich der Einmündung der Teplitzer Straße in die St 2091 beseitigt werden. Zwar stellt der bestehende, mittels Schranken gesicherte Bahnübergang unmittelbar selbst keinen Unfallschwerpunkt oder sonstiges Sicherheitsrisiko dar. Um jedoch die Leistungsfähigkeit der St 2091 sowie dieses Kreuzungspunktes angesichts der bereits eingetretenen sowie der zu erwartenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens trotz bereits erfolgter oder im Rahmen dieses Vorhabens im Bereich der Einmündung der Teplitzer Straße geplanter Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (welche für sich allein jedoch gleichzeitig die Leistungsfähigkeit deutlich minimieren) weiter aufrecht erhalten zu können, ist auch aus diesen Gründen zusätzlich die Höhenfreimachung der Kreuzung Bahnlinie – St 2091 erforderlich, da ansonsten der Bahnübergang bei Schrankenschließung zu einem massiven Rückstau in die Knotenpunkte und folglich zu einer drastischen Reduzierung von Leistungsfähigkeit und infolge dessen wiederum Verkehrssicherheit führt.

*Siehe hierzu die umfangreichen Ausführungen zur Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II.2.2 und B.II.3.2 der Entscheidungsgründe**.*

Anders als seitens der Vertreterin der Südostbayernbahn in der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 dargestellt, ist die beantragte Höhenfreimachung des Bahnüberganges somit keine bloße unselbstständige Folgemaßnahme der geplanten Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung weiter südlich. Vielmehr handelt es sich um ein eigenständiges Projekt zur Gewährleistung sicherer und leistungsfähiger Abläufe in den Kreuzungs- und Knotenpunkten der St 2091 nördlich der Pürtener

Kreuzung. Der Umstand, dass beide Projekte in einem unmittelbaren örtlichen Zusammenhang stehen und daher einer gewissen planerischen Abstimmung bedürfen, begründet letztlich die Notwendigkeit eines einheitlichen Planfeststellungsverfahrens und einer einheitlichen Entscheidung für beide Maßnahmen. In jedem Fall handelt es sich bei der Beseitigung des Bahnüberganges - wie oben dargestellt - um eine eigenständige Maßnahme mit eigener Planrechtfertigung.

Dies bringt auch der aktuell gültige 7. Ausbauplan der Bayerischen Staatsregierung für die Staatsstraßen vom 11.10.2011 zum Ausdruck, in welchem die Beseitigung des Bahnüberganges (Ifd. Nr. RO 230-07) und die Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung (Ifd. Nr. RO 240-07) als jeweils eigenständige Maßnahmen der ersten Dringlichkeit (1D) aufgeführt werden.

Wie des Weiteren bereits im Rahmen des Variantenvergleichs dargestellt, ist eine derartige Höhenfreimachung unter Berücksichtigung technischer Zwänge sowie betroffener Drittbelange und Kostenumfang lediglich in der vorliegend vorgesehenen Variante (Verschiebung St 2091 sowie Kreuzungsbereich nach Osten / Rückbau bestehender Bahnübergang) möglich und vertretbar.

*Bitte betrachten Sie hierzu die Ausführungen zum den Planungsvarianten und den wesentlichen Auswahlgründen unter **Ziffer B.II.2 der Entscheidungsgründe**.*

Die Voraussetzungen des § 3 Nr. 3 Var. 1 EKrG liegen somit vor, mit der Konsequenz, dass die Deutsche Bahn als Kreuzungsbeteiligte gem. § 4 Abs. 2 Satz 1 EKrG grundsätzlich zur Duldung des geplanten Kreuzungsumbaus verpflichtet ist.

(2) Schutz der Infrastruktur der Deutschen Bahn / Bahnbetrieb im Zuge der Umbaumaßnahmen

Gemäß § 4 Abs. 2 Satz 2 EKrG sind im Rahmen des Kreuzungsumbaus die verkehrlichen und betrieblichen Belange der Deutschen Bahn AG angemessen zu berücksichtigen.

Mittels der unter *Ziffer A.III.3.1.2(1) dieser Entscheidung* - auf Verlangen der DB AG und unter Akzeptanz des Vorhabenträgers – ergangenen Nebenbestimmungen wird

ein grundlegender Schutz verkehrlicher und betrieblicher Interessen der Deutschen Bahn AG gewährleistet.

Details sowie Regelungen zur Haftung sind nachgelagert zum Planfeststellungsverfahren im Rahmen der noch zu schließenden Kreuzungsvereinbarung zu treffen.

(3) Kostentragung

Die Frage, wie weit die Maßnahmen an St 2091, Bahnhofstraße (MÜ 20) sowie Teplitzer Straße im weiteren Umfeld der Kreuzung kreuzungsbedingt sind und damit - vorbehaltlich anderweitiger Regelungen - gegebenenfalls einer etwaigen Kostenteilung nach § 13 Abs. 2 EKrG unterliegen, ist hingegen nicht im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu entscheiden (*siehe Nr. 33 Abs. 2 PlafeR 15*). Vielmehr ist diese Frage im Rahmen primär einvernehmlich im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung (§ 5 EKrG), hilfsweise streitig wahlweise im Rahmen eines Kreuzungsrechtsverfahrens (§ 6 EKrG) mittels Anordnung nach § 10 Abs. 1 EKrG oder im Rahmen eines gerichtlichen Verfahrens durch die Verwaltungsgerichtsbarkeit zu klären.

3.1.3 ÖPNV / Taxi

Belange des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Taxiverkehrs stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen:

Der Stadtbus Waldkraiburg befährt zwar den Ausbaubereich, hat jedoch keine Bushaltestellen. Auch das Busnetz des Landkreises Mühldorf unterhält keine Haltestellen im Ausbaubereich.

Durch den Umbau unter weitest gehender Aufrechterhaltung des Verkehrs sind baubedingte Sperrungen unter weiträumiger Umleitung (auch) des Nah- und Taxiverkehrs nur kurz erforderlich und können darüber hinaus auf verkehrsarme Zeiten (z.B. Wochenende / Nachtzeiten) gelegt werden, so dass auch diesbezüglich keine nennenswerte Beeinträchtigung zu befürchten ist.

3.2 Ver- und Entsorgung (Wasser / Energie / Telekommunikation / Abwasser / Müll)

Das Vorhaben berührt verschiedene Wasser-, Energie- (Strom-, Gas- und Fernwärme-), Telekommunikations- und Abwasserleitungen der Stadtwerke Waldkraiburg, der Erdgasnetz Waldkraiburg GmbH & Co KG, der Telekom Deutschland GmbH sowie der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland

- Im Zuge bzw. als Folge der im Rahmen des Vorhabens geplanten Maßnahmen müssen die Leitungen an bestimmten Stellen an die neuen Verhältnisse angepasst,
- ggf. überbaut oder verlegt werden.
- Im Zusammenhang von Verlegungen oder straßenrechtlicher Verfügungen stellte sich zudem die Frage, in wie weit der Leitungsbestand zukünftig rechtlich abgesichert wird.

Seitens des Vorhabenträgers sind Schutzvorkehrungen in Abstimmung mit den Leitungsträgern vorgesehen.

*Detaillierte Ausführungen zu den Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgungsleitungen sind insbesondere in der **Unterlage 11_T2**, Lfd.Nr. 4.01 ff., im Zusammenspiel mit dem Lageplan Sparten (**Unterlage 5.1.2_T2**) zu finden.*

3.2.1 Allgemeine Ausführungen

Im Rahmen der Planfeststellung war nur über das "Ob und Wie" der erforderlichen Leitungsänderungen zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Die Kostentragung richtet sich i.d.R. nach bestehenden oder noch abzuschließenden Nutzungsverträgen bzw. nach dem TKG.

Da die betroffenen Leitungsträger sich – ggf. nach Maßgabe weiterer Schutzmaßnahmen – mit den geplanten Maßnahmen im Rahmen des Anhörungsverfahrens einverstanden erklärt haben und der Vorhabenträger mit Schreiben vom 10.10.2018 sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 die Durchführung der geforderten Maßnahmen verbindlich zugesichert hat, sind mittels der unter *Ziffer A.III.3.2 dieser Entscheidung* festgesetzten Bestimmungen sämtliche, im Rahmen der Planfeststellung zu behandelnden öffentlichen Belange im Hinblick auf die betroffenen Leitungen gewahrt.

3.2.2 Erdgasnetz Waldkraiburg GmbH & Co KG –

Erdgasortsnetzleitung / Bereich zwischen Bau-km 0+410 und Bau-km 0+495 (Geh- und Radweg in Form einer Serpentine, Regelungsverzeichnis, lfd. Nr. 1.23)

Lediglich die Forderung der Erdgasnetz Waldkraiburg GmbH & Co KG (*betreffend o.g. Bereich / o.g. Erdgasnetzleitung, welche im Zuge der Errichtung des serpentinenförmigen Geh- und Radweges mittels Verlegung den veränderten Umständen angepasst werden muss*) den genauen Trassenverlauf der zu verlegenden Leitung bereits auf Ebene der Planfeststellung detailliert verbindlich festzulegen, war vorliegend zurückzuweisen.

Jedoch war – als Minus zur geltend gemachten Forderung – zum Schutze des zukünftigen Leitungsbestandes im Rahmen dieser Entscheidung die Nebenbestimmung Nr. (100) zu erlassen.

Zwar sind gemäß dem Grundsatz der umfassenden planerischen Konfliktbewältigung durch das Vorhaben aufgeworfene Interessenskonflikte grundsätzlich bereits im Rahmen der Planfeststellung zu lösen und einem gerechten Ausgleich zuzuführen. Jedoch können Details der Ausführungsplanung, wie hier etwa der genaue Verlauf der bei Durchführung des Vorhabens zu verlegenden Leitung, auf Ebene der Planfeststellung einer späteren Entscheidung überantwortet werden, soweit ...

- dies einer situationsgerechten, erst im Rahmen der Ausführungsplanung sinnvollerweise angemessen zu bestimmenden Lösung dient und
- keine Konflikte mit Drittbelangen, insbesondere mit Rechten Dritter an den durch die Verlegung betroffenen Flächen, offenbleiben.

So verhält es sich auch hier: Die Erdgasleitung kann – nach Abstimmung zwischen Vorhabenträger und Leitungsträgerin - entweder ...

- unter Umständen lediglich der Höhe nach im Böschungsbereich angepasst, im Übrigen aber in alter Lage belassen (Variante 1)

oder, falls dies nicht möglich oder technisch sinnvoll und daher eine Verlegung der erforderlich werden sollte:

- in den Bankettbereich (Variante 2) oder

- in den Straßenkörper (Variante 3) der – ebenfalls verlegten – neuen MÜ 20 (Bahnhofstraße) verlegt werden.

In sämtlichen Fällen besteht kein ungelöstes Konfliktpotential, insbesondere in Hinblick auf Belange / Rechte Dritter:

- Wird die Leitung – nach Absprache zwischen Leitungsträgerin und Vorhabenträger – in den Bankettbereich oder den Straßenkörper der verlegten, neuen MÜ 20 verlegt, wird hierfür auf Flächen zurückgegriffen, die zum Zeitpunkt der Verlegung sich noch im Eigentum des Vorhabenträgers befinden.
- Auch wenn diese Flächen - zwecks Gleichlauf von Straßenbaulast und Eigentum am Straßengrundstück – nach Umsetzung der baulichen Maßnahme (*Wirksamwerden Umstufung: erst mit Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck, Art. 7 Abs. 5 Satz 2 BayStrWG*), auf den Landkreis Mühldorf a. Inn als Straßenbaulastträger der neuen (verlegten) MÜ 20 übergehen, ist eine ausreichende rechtliche Absicherung des Leitungsbestandes infolge Auflage Nr. (101) dieser Entscheidung weiterhin sichergestellt.
- Selbiges gilt für den Böschungsbereich im Falle von Variante 1.

3.3 Ernährung

Einrichtungen zur Versorgung der (lokalen) Bevölkerung mit Lebensmitteln - Landwirtschaft, Jagd und Fischerei (Erzeugung), Ernährungswirtschaft (Verarbeitung) und Lebensmittelhandel (Vertrieb) - werden durch das Vorhaben nicht strukturell beeinträchtigt.

*Zur individuellen Betroffenheit einzelner Land- oder Forstwirte sind die Ausführungen unter **Ziffer B.VI der Entscheidungsgründe** (Private Belange / Private Einwendungen) zu betrachten.*

3.4 Gesundheit (Krankenhäuser / Rettungsdienste etc.) / Schulen

Die Tätigkeit der Krankenhäuser, Rettungsdienste sowie sonstiger existenzieller, der Gesundheit der Bevölkerung dienender Einrichtungen wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Insbesondere ist – für den Fall temporärer Sperrungen während der Bauphase – durch das in Abstimmung mit Rettungsdiensten, Schulbussen, Verkehrsbehörde, Stadt Waldkraiburg und Polizei ausgearbeitete Umleitungskonzept die medizinische Versorgung der Bevölkerung in Notfällen / eine zeitlich ausreichende Anbindung gewährleistet sowie der geregelte Ablauf des Schulbetriebs sichergestellt.

3.5 Militär / Katastrophenschutz

Militärische Belange sowie Belange des Katastrophenschutzes werden durch das Vorhaben nicht berührt.

3.6 Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung

Einrichtung der öffentlichen Verwaltung (Bund / Land / Kommunen) sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

4. **Wirtschaft (strukturelle Belange)**

Strukturelle Beeinträchtigungen einzelner Wirtschaftszweige (z.B. Landwirtschaft / Forstwirtschaft) oder gar ganzer Wirtschaftssektoren durch das Vorhaben sind nicht zu erwarten.

*Zur individuellen Betroffenheit einzelner Wirtschaftsbetriebe oder Unternehmen (z.B. betroffene Land- oder Forstwirte) wird auf die Ausführungen unter **Ziffer B.VI der Entscheidungsgründe** (Private Belange / Private Einwendungen) verwiesen.*

*Soweit die Betriebe und Unternehmen – jenseits ihrer privaten wirtschaftlichen Interessen – im Interesse der Allgemeinheit existentielle Aufgaben der Daseinsvorsorge (Wasser- / Energieversorgung etc.) wahrnehmen, wird auf die Ausführungen unter **Ziffer 0 der Entscheidungsgründe** (kritische Infrastruktur) verwiesen.*

5. **Gesamtplanung überkommunal (Raumordnung / Landesplanung / Regionalplanung)**

Erfordernisse der Raumordnung sowie der Landes- und Regionalplanung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

V. **Kommunale Einwendungen (kommunales Selbstverwaltungsrecht; Eigentum)**

Eigene kommunale Belange in Gestalt von Sachforderungen wurden seitens der betroffenen Kommunen (Stadt Waldkraiburg / Gemeinde Niederbergkirchen, vertreten durch die Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach) nicht geltend gemacht. Insbesondere hat der Vertreter der Stadt Waldkraiburg in der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 nochmals klargestellt, dass die in der Stellungnahme vom 18.05.2018 getätigten Ausführungen zu - noch nicht näher konkretisierten - Planungen der Stadt Waldkraiburg hinsichtlich einer langfristigen Siedlungsentwicklung auf Flächen östlich der St 2091 sowie im Ortsteil Föhrenwinkel lediglich als unverbindliche Hinweise an das Staatliche Bauamt Rosenheim zu verstehen sind.

VI. Private Belange / Private Einwendungen

1. Allgemeine Einwendungen / Private Belange Allgemein

Bei zahlreichen Einwendungen wiederholen sich diverse Einwendungsgründe. Aus Gründen der Praktikabilität werden diese unter dieser Ziffer zusammengefasst dargestellt und behandelt.

1.1 Flächenverlust / Entschädigung

Für das Vorhaben werden dauerhaft rund 1,6 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine 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 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.

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. Entschädigungsverfahren zu regeln.

Das Entstehen einer **unwirtschaftlichen Restfläche** ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten. Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in

der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

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 des 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.

*Zur Thematik der Existenzgefährdung bzw. -vernichtung von land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben infolge von Flächenverlusten wird auf die Ausführungen unter **Ziffer B.VI.2.2.3(1)(a) der Entscheidungsgründe** verwiesen. Vorliegend wurde hinsichtlich eines Betriebes eine Existenzgefährdung geltend gemacht.*

1.2 Vorübergehende Flächeninanspruchnahmen

Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen, insbesondere zur Baustelleneinrichtung, sind durch den Vorhabenträger wieder zu rekultivieren.

*Siehe die Nebenbestimmungen unter **Ziffer A.III.4.1.1(3) dieser Entscheidung**.*

Durch den Vorhabenträger wird damit sichergestellt, dass eine weitere ordnungsgemäße landwirtschaftliche Bodennutzung des Grundstücks nach

Durchführung der Baumaßnahme möglich ist. Die Oberbodenarbeiten werden insbesondere bei geeigneter Witterung für Erdarbeiten ausgeführt. Eine Trockenheit der Bedingungen kann dagegen nicht sichergestellt werden. Soweit dennoch Folgeschäden verbleiben, hat eine Regelung durch den Vorhabenträger im Entschädigungsverfahren zu erfolgen.

1.3 Umwege

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

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

Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüberhinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (*vergleiche hierzu auch 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 geringgehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

1.4 Wertminderungen

Durch die Planung sowie die unter Ziffer dieser Entscheidung erlassenen Nebenbestimmungen ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen

durch Lärm, Schadstoffe 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 Straßenbaulasträgers 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.

1.5 Lärm-, Staub- und Abgasbelastung und Erschütterungen während der Bauzeit

Belastungen durch Lärm, Staub, Abgase und Erschütterungen während der Bauausführung lassen sich nicht völlig vermeiden und sind daher hinzunehmen.

So weit möglich und zumutbar, wurde der Vorhabenträger mittels der Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.2.1 dieser Entscheidung dazu verpflichtet, derartige negative Auswirkungen so weit wie möglich zu reduzieren.

1.6 Schadensersatz / Beweissicherung

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben oder Beweislastregelungen wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, wurden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger 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 Vorhabenträger über ein Beweissicherungsverfahren vor, während und nach

Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Beweissicherungsmaßnahmen im Interesse des Vorhabenträgers dazu dienen, den Zustand von Gegenständen zu dokumentieren, um eventuell eintretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden ermitteln zu können. Ein Rechtsanspruch auf die Durchführung von Beweissicherungsverfahren vor Beginn der Bauarbeiten besteht nicht, daher ist in diesem Planfeststellungsverfahren darüber nicht zu entscheiden.

1.7 Schutz der Bewohner von Pürten

Der Ortsteil Pürten liegt südlich der Pürtener Kreuzung außerhalb des Plangebiets, jenseits des Innwerkkanals, zu beiden Seiten der St 2091, welche den Ort in zwei Hälften teilt und die zentrale Verbindung zum Zentrum von Waldkraiburg darstellt.

Die Bewohner befürchten zum einen, dass durch den Umbau des Streckenabschnittes nördlich des Innwerkkanals (Plangebiet) das **Verkehrsaufkommen auf der St 2091**, nicht nur im Bereich des Plangebietes, sondern auch im angrenzenden Streckenabschnitt südlich des Innwerkkanals, welcher den Ortsteil Pürten durchläuft, nochmals **deutlich gesteigert** wird und damit weitere Probleme und Belastungen auch für die Bewohner von Pürten mit sich bringt,

- sei es im Hinblick auf die **Verkehrssicherheit / Zugänglichkeit** der Grundstücke („sichere Überquerung der St 2091 für Fahrradfahrer und Fußgänger am Ortsende“ / „Einbiegemöglichkeit“ von den anliegenden Grundstücken in den fließenden Verkehr der St 2091),
- sei es in Gestalt nochmals höherer **Immissionsbelastung** („Lärm- und Geruchbelästigung“, „Gesundheitsgefahr“).

Zudem befürchten die Bewohner, dass die Realisierung des beantragten Vorhabens der **geplanten Ortsumfahrung Pürten** entgegenstehen könnte, welche die Bewohner von Pürten von den – bereits ohne den Umbau bestehenden – oben genannten Belastungen entlasten soll.

1.7.1 Auswirkung auf Realisierbarkeit geplante Ortsumfahrung Pürten

Im Rahmen der Planfeststellung wird nur über die projektbedingten (sprich: durch das Vorhaben neu geschaffenen) Auswirkungen entschieden. Bereits bestehende negative Auswirkungen bzw. etwaige fehlende Bedarfsdeckung sind hingegen nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Dies bedeutet: Eine etwaige Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten ist daher im Rahmen dieser Planfeststellung auf Ebene der planerischen Abwägung nur insoweit zu berücksichtigen, als ...

- sich etwaige Planungen bereits hinreichend konkret verdichtet haben und
- die Realisierung des vorliegend beantragten Vorhabens (Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung) derartige Planungen negativ berühren würde, sei es durch eine Vorfestlegung auf eine bestimmte Umfahrungstrasse oder zumindest durch Ausschluss möglicher Trassenvarianten.

Keinesfalls kann jedoch im Rahmen dieser Planfeststellung über eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zu Planung und Bau einer Ortsumfahrung entschieden werden.

Diese soeben genannten Voraussetzungen sind hinsichtlich der OU Pürten jedoch nicht gegeben:

Zum einen besteht derzeit kein Planungsauftrag der Bayerischen Staatsregierung an die Staatsbauverwaltung zur Planung und Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten.

Des Weiteren werden durch die vorliegend beantragten Maßnahmen mögliche in Betracht kommenden Trassenvarianten einer – möglicherweise zukünftig zu realisierenden – Ortsumfahrung weder ausgeschlossen noch sich hierdurch auf eine bestimmte Trassenvariante festgelegt, wie dies beispielsweise die im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthaltene Maßnahme der 2. Dringlichkeit zeigt.

1.7.2 Belastungen infolge gesteigertem Verkehrsaufkommen (Immissionsbelastung / Einbiegeproblematik)

Vielfach wurde zudem befürchtet, der Umbau des Streckenabschnittes nördlich des Innwerkkanals (Plangebiet) verursache von sich heraus eine Erhöhung des Verkehrs auf der St 2091, nicht nur im Bereich des Plangebietes, sondern auch im

angrenzenden Streckenabschnitt südlich des Innwerkkkanals, welcher den Ortsteil Pürten durchläuft.

Der Planfeststellungsbehörde ist – auch aus eigener Anschauung der Verhältnisse vor Ort – bewusst, dass die Bewohner von Pürten bereits durch die bestehenden Verkehrsverhältnisse sowohl in punkto Immissionsbelastung wie auch beim Ein- bzw. Abbiegen von den Anliegergrundstücken in die St 2091 großen Belastungen ausgesetzt sind und sich diese Belastung bei Zunahme des Verkehrsaufkommens noch einmal etwas erhöht.

Die Planfeststellung muss jedoch auf Basis der im Planfeststellungsverfahren gewonnen Erkenntnisse davon ausgehen, dass die vorgelegte Planung nicht die Ursache für zukünftigen Verkehrszuwachs auf der St 2091 ist, sondern vielmehr lediglich die – unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit notwendige – Reaktion auf die aufgrund anderer Ursachen (Zubringerfunktion der St 2091 zur A 94 im Zusammenspiel mit dem für weite Teile Südbayerns, u.a. auch für den Landkreis Mühldorf am Inn sowie speziell die Stadt Waldkraiburg zu erwartenden Bevölkerungswachstum) ohnehin zu erwartende allgemeine Zunahme des Verkehrs darstellt.

*Siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II.4.2 der Entscheidungsgründe.***

Wie bereits ausgeführt, darf die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung nur projektbedingte (sprich: durch das Vorhaben neu geschaffene) Auswirkungen zum Gegenstand ihrer Entscheidung machen, nicht jedoch die Beseitigung bereits bestehende negativer außerhalb des Projektumfangs befindlicher Umstände.

Forderungen nach einer Verbesserung der derzeitigen Verhältnisse bzw. auf ein Entgegenwirken künftiger Belastungen, sei es etwa durch die Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten, sei es – wie vom Vorhabenträger in seiner Erwiderung vom 10.10.2018 bereits angeführt – durch Geltendmachung etwaiger Ansprüche auf Lärmsanierung, sind daher außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gegenüber dem Straßenbaulastträger oder sonstigem Verpflichteten geltend zu machen.

1.7.3 Sichere Überquerungsmöglichkeit für Fahrradfahrer und Fußgänger (Ortsende Pürten)

Derartige Maßnahmen sind ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, da sie keine notwendige Folgemaßnahme des planfeststellungspflichtigen Straßenbauvorhabens darstellen.

Derartige Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

1.8 Vertretungskosten

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

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

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

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

2. Individuelle Einwendungen

Im Folgenden wird das jeweilige Einzelvorbringen behandelt, soweit es nicht aufgrund einer Verallgemeinerung bereits soeben unter *Ziffer B.VI.2 der Entscheidungsgründe* behandelt wurde.

Aus Gründen des Datenschutzes werden die einzelnen Einwender, soweit es sich um Privatpersonen oder -unternehmen handelt, nicht mit Namen, sondern anonymisiert mit den Ihnen im Verfahren zugeordneten, nachfolgend jeweils in der Überschrift genannten Nummern bezeichnet. Zur Entschlüsselung erhalten die einzelnen Einwender mit Zustellung dieses Beschlusses ihre jeweilige Verfahrensnummer.

2.1 Einwendung Nr. 1000

2.1.1 Allgemeines

Bei der Einwendung Nr. 1000 handelt es sich um eine Sammeleinwendung von Grundeigentümern und Bürgern der Stadt Waldkraiburg, welche von insgesamt 118 Personen unterzeichnet wurde.

Sie vertritt insbesondere ...

- die Interessen der durch die Baumaßnahmen betroffenen Grundstückseigentümer, insbesondere der Land- und Forstwirte im Plangebiet, sowie
- der Bewohner des – außerhalb des Plangebietes, jenseits der Innwerkkanals liegenden – Ortsteils Pürten, sowie
- der die Rad- und Fußwege im betroffenen Bereich nutzenden Bewohner, insbesondere der Schulkinder.

In der Sammeleinwendung werden Forderungen sowie Fragen / Auskunftsverlangen zu insgesamt sieben Problempunkten vorgebracht:

Die nachfolgend unter Ziffer (1) bis (6) aufgeführten Punkte betreffen (potentielle) anlagen- und betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens ...

- auf Flächen / Grundstücke im Plangebiet (Flächenverbrauch Allgemein / unmittelbare Inanspruchnahme und Zugänglichkeit land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke) – Ziffer (1) und (2)
- auf die Situation der Pürtener Bevölkerung - Ziffer (3) und (4)

sowie

- die Sicherheit des Rad-, Fuß- sowie Schulverkehrs – Ziffer (5) und (6)

Der nachfolgend unter Ziffer (7) aufgeführte Punkt behandelt die Fragen und Forderungen hinsichtlich der baubedingten Auswirkungen des Vorhabens (Umleitungen etc.).

2.1.2 Einwendungen / Erwidern des Vorhabenträgers / Entscheidung

(1) Flächenverbrauch

*Hinsichtlich der Forderung nach einer flächenschonenderen Planung wird auf die Ausführungen zu Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG, etwa im Rahmen von **Ziffer B.IV.1** oder **B.III der Entscheidungsgründe** sowie zum vorbeugenden Bodenschutz unter **Ziffer B.IV.2.3 der Entscheidungsgründe** zu verwiesen.*

Insbesondere sei in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hingewiesen, dass die mit weniger Flächenverlust verbundenen denkbaren Alternativen (Bauen im Bestand unter Sperrung der betroffenen Abschnitte von St 2091, 2352 sowie teilweise der Bahnlinie / Kreisverkehr statt Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung) entweder mit derart gravierenden Nachteilen verbunden (Streckensperrungen / großräumige Umleitungen zentraler, stark frequentierter Verkehrsflüsse im Falle des Bauens im Bestand) oder nicht ausreichend leistungsfähig bzw. verkehrssicher, jedenfalls aufgrund sonstiger Nachteile unzumutbar wären (Kreisverkehr-Lösungen im Bereich der Pürtener Kreuzung) und daher zu verwerfen waren.

*Bitte lesen Sie hierzu auch die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II** sowie v.a. zum Variantenvergleich unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe**.*

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

(2) Betroffene Grundstücke im Plangebiet (unmittelbare Inanspruchnahmen / Zugänglichkeit)

Die hinsichtlich der unmittelbaren Inanspruchnahme von sowie hinsichtlich der Zufahrten zu betroffenen Wald- und sonstigen landwirtschaftlichen Grundstücken gestellten Auskunftsverlangen wurden seitens des Vorhabenträgers mit - an den Vertreter der Sammeleinwendung weitergeleiteten - Schreiben vom 10.10.2018 sowie in der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 umfassend beantwortet. Weiterführende Sachforderungen ergingen hierauf nicht.

Die Einwendung hat sich daher insoweit durch Erfüllung erledigt.

(3) Ortsumfahrung Pürten / Auswirkung Vorhaben auf entsprechende Planungen

Hinsichtlich der Forderung, die OU Pürten im Rahmen des Ausbauplans für Staatsstraßen wieder auf die erste Dringlichkeitsstufe zu setzen und anschließend die OU zeitnah zu planen und zu bauen, weist die Planfeststellungsbehörde auf Folgendes hin:

Im Rahmen der Planfeststellung wird nur über die projektbedingten (sprich: durch das Vorhaben neu geschaffenen) Auswirkungen entschieden. Bereits bestehende negative Auswirkungen bzw. etwaige fehlende Bedarfsdeckung sind hingegen nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Dies bedeutet: Eine etwaige Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten ist daher im Rahmen dieser Planfeststellung auf Ebene der planerischen Abwägung nur insoweit zu berücksichtigen, als ...

- sich etwaige Planungen bereits hinreichend konkret verdichtet haben und
- die Realisierung des vorliegend beantragten Vorhabens (Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung) derartige Planungen negativ berühren würde, sei es durch eine Vorfestlegung auf eine bestimmte Umfahrungstrasse oder zumindest durch Ausschluss möglicher Trassenvarianten.

Diese Voraussetzungen sind hinsichtlich der OU Pürten jedoch nicht gegeben:

Zum einen besteht derzeit kein Planungsauftrag der Bayerischen Staatsregierung an die Staatsbauverwaltung zur Planung und Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten.

Des Weiteren werden durch die vorliegend beantragten Maßnahmen mögliche in Betracht kommenden Trassenvarianten einer – möglicherweise zukünftig zu realisierenden – Ortsumfahrung weder ausgeschlossen noch sich hierdurch auf eine bestimmte Trassenvariante festgelegt, wie dies beispielshalber die im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen enthaltene Maßnahme in der 2. Dringlichkeit zeigt.

Keinesfalls kann jedoch im Rahmen dieser Planfeststellung über eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zu Planung und Bau einer Ortsumfahrung entschieden werden.

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

(4) Belastungen Ortsteil Pürten (Immissionsbelastung / Verstärkung Einbiege-Problemik)

Seitens der Sammeleinwendung wird zudem die Befürchtung vorgetragen, der Umbau des Streckenabschnittes nördlich des Innwerkkanals (Plangebiet) verursache von sich heraus eine Erhöhung des Verkehrs auf der St 2091, nicht nur im Bereich des Plangebietes, sondern auch im angrenzenden Streckenabschnitt südlich des Innwerkkanals, welcher den Ortsteil Pürten durchläuft.

Damit verbunden wäre wiederum eine nochmalige Verschärfung der bereits bestehenden Immissionsbelastung der Pürtener Bevölkerung (Verkehrslärm, Abgase, etc.) sowie eine nochmalige Verschlechterung der Ein- bzw. Abbiegeproblematik aus den anliegenden Grundstücken in die St 2091.

Der Planfeststellungsbehörde ist – auch aus eigener Anschauung der Verhältnisse vor Ort – bewusst, dass die Bewohner von Pürten bereits durch die bestehenden Verkehrsverhältnisse sowohl in punkto Immissionsbelastung wie auch beim Ein- bzw. Abbiegen von den Anliegergrundstücken in die St 2091 großen Belastungen ausgesetzt sind und sich diese Belastung bei Zunahme des Verkehrsaufkommens noch einmal etwas erhöht.

Die Planfeststellungsbehörde muss jedoch auf Basis der im Planfeststellungsverfahren gewonnen Erkenntnisse davon ausgehen, dass die vorgelegte Planung nicht die Ursache für zukünftigen Verkehrszuwachs auf der St 2091 setzt, sondern vielmehr lediglich die – unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit notwendige – Reaktion auf die aufgrund anderer Ursachen (Zubringerfunktion der St 2091 zur A 94 im Zusammenspiel mit

dem für weite Teile Südbayerns, u.a. auch für den Landkreis Mühldorf am Inn sowie speziell die Stadt Waldkraiburg zu erwartenden Bevölkerungswachstum) ohnehin zu erwartende Zunahme des Verkehrs darstellt.

*Siehe hierzu die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II.4.2 der Entscheidungsgründe.***

Wie bereits soeben zu den Planungen unter Ziffer (3) zu einer etwaigen Ortsumfahrung Pürten aufgeführt, darf die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Planfeststellung nur projektbedingte (sprich: durch das Vorhaben neu geschaffene) Auswirkungen zum Gegenstand ihrer Entscheidung machen, nicht jedoch die Beseitigung bereits bestehende negative Auswirkungen / fehlende Bedarfsdeckung.

Forderungen nach einer Verbesserung der derzeitigen Verhältnisse bzw. auf ein Entgegenwirken künftiger Belastungen, sei es etwa durch die Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten, sei es – wie vom Vorhabenträger in seiner Erwiderung vom 10.10.2018 bereits angeführt – durch Geltendmachung etwaiger Ansprüche auf Lärmsanierung, sind daher außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens gegenüber dem Straßenbaulastträger oder sonstigem Verpflichteten geltend zu machen.

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

(5) Schaffung sichere Querung für Fahrradfahrer / Fußgänger über St 2091 am Ortsende von Pürten

Hinsichtlich der Forderung nach der Neuschaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für Fahrradfahrer und Fußgänger am Ortsende von Pürten ist erneut darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Planfeststellung nur über die projektbedingten (sprich: durch das Vorhaben neu geschaffenen) Auswirkungen entschieden werden kann, hingegen bereits bestehende negative außerhalb des Projektumfangs befindliche Umstände nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

Dies bedeutet: Die Planfeststellungsbehörde kann den Vorhabenträger zwar zur Abwehr von durch das Vorhaben neu geschaffenen, negativen Auswirkungen – auf Basis zwingenden Rechts oder im Rahmen planerischer Abwägung – mittels

Nebenbestimmungen zu bestimmten zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen verpflichten (soweit nicht das Vorhaben generell zu untersagen ist).

Sie kann hingegen den Vorhabenträger als Straßenbaulastträger der St 2091 sowie der dazu gehörenden unselbstständigen Geh- und Radwege (oder einen sonstigen verantwortlichen Akteur) im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen nicht verpflichten, soweit das Bedürfnis hierfür nicht durch das Vorhaben hervorgerufen wurde.

Da das beantragte Vorhaben weder unmittelbare Veränderungen an der St 2091 am Ortsende von Pürten vorsieht noch mittelbar zu einem, dem Vorhaben zurechenbaren Verkehrszuwachs in diesem Bereich führt, war die Einwendung insoweit zurück- sowie die Einwender auf die entsprechenden straßenrechtlichen bzw. verkehrsrechtlichen Verfahren zur Durchsetzung ihrer Interessen zu verweisen.

(6) Sichere Überquerung für Fahrradfahrer / Fußgänger / Schulkinder im Bereich der Pürtener Kreuzung

Der Forderung nach sicheren Querungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr, insbesondere für Schulkinder auf ihrem Weg zu / von den Schulen im Waldkraiburger Süden wurde durch entsprechende Maßnahmen in den Ausgangsplanungen sowie durch die auf Vorschlag der Polizei im Rahmen der 1. Tektur eingefügte Druckkampel über die St 2352 laut Aussage der im Rahmen des Verfahrens beteiligten zuständigen Fachbehörden (Polizei / untere Verkehrsbehörde beim Landratsamt Mühldorf am Inn / Straßenaufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern) in ausreichendem Maße nachgekommen.

Über die Einwendung war daher infolge Erledigung durch Erfüllung nicht mehr zu entscheiden.

(7) baubedingte Auswirkungen (Umleitungsverkehr)

Zwar sind Vorhaben dieses Umfangs – wie seitens der Sammeleinwendung befürchtet - zwangsweise mit baubedingten Beeinträchtigungen im Falle von Umleitungen / kurzfristigen Sperrungen von Wegen etc. verbunden, sowohl für die betroffenen Verkehrsteilnehmer (Umwege / Zeitverlust) als auch für die Anwohner der Umleitungsstrecken (kurzfristig höheres Verkehrsaufkommen, verbunden mit Immissionen / Schwierigkeiten bei Ein- oder Abbiegevorkehrungen etc.).

Angesichts der Tatsache, dass Umleitungen in Folge der Grundsatzentscheidung der Planung, die Veränderungen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der St 2091 auf neuen, unmittelbar neben dem alten Straßenraum gelegenen Straßenbauwerken gegen einen Bau im Bestand unter Vollsperrung hin zur Errichtung einer neuen Fahrbahn unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der St 2091 gering gehalten werden können, sind die verbleibenden, temporären Beeinträchtigungen von der Intensität als deutlich reduzierter zu bewerten als im Falle einer Vollsperrung und daher angesichts des hohen Gewichts der mit der Planung verfolgten Ziele (Verkehrssicherheit – Beseitigung Unfallschwerpunkte / Schwere der Unfälle; Aufrechterhaltung Leistungsfähigkeit / Bedeutung St 2091) hinzunehmen.

Die konkrete Detail-Ausgestaltung der Umleitungsplanung ist nicht schon auf Ebene der Planfeststellung zu fixieren, sondern zu dieser nachgelagert mit der Stadt Waldkraiburg, dem Landratsamt Mühldorf am Inn, der Polizei, den Rettungsdiensten sowie den Vertretern des ÖPNV im Rahmen der Ausführungsplanung abzustimmen.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

2.2 Einwendung Nr. 1001

2.2.1 Allgemeines

Der Einwender ist u.a. Inhaber eines **land- und forstwirtschaftlichen Betriebes** (inklusive Vermietung und Verpachtung) im Zuerwerb. Des Weiteren betreibt er ein **Fernwärmenetz** für ein öffentliches Gebäude. Hierfür nutzt er die im Rahmen des forstwirtschaftlichen Betriebs gewonnenen Waldhackschnitzel.

Der Einwender ist Eigentümer des forstwirtschaftlich genutzten Waldgrundstückes **FI.Nr. 280** der Gmkg. Waldkraiburg mit einer Gesamtfläche von 31.149 m². Im Zuge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung und der hierfür erforderlichen Verknüpfung von St 2091 und St 2352 soll hiervon eine Teilfläche von 9.580 m² (ca. 31 % der Gesamtfläche) dauerhaft in Anspruch genommen werden.

Der Einwender ist zudem Eigentümer des Waldgrundstückes **FI. Nr. 281/16** der Gmkg. Waldkraiburg. Im Zuge der geplanten Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung sowie der Verknüpfung der beiden Staatsstraßen mittels Kreisverkehre würde das Grundstück (Gesamtfläche: 9.866 m²) im Norden sowie ein Streifen im Süden in Höhe von insgesamt 1.560 m² (ca. 16 % der Gesamtfläche) dauerhaft sowie zusätzlich in Höhe von 720 m² (ca. 7 % der Gesamtfläche) vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Der Einwender ist weiterhin Eigentümer des landwirtschaftlich genutzten Grundstückes **FI. Nr. 295** der Gmkg. Pürten mit einer Gesamtfläche von 29.339 m². Im Zuge der Straßenraumverschiebung Richtung Osten / Trassenbegradigung soll am südlichen Ende des Plangebiets hiervon eine Teilfläche in Höhe von 230 m² (ca. 0,8 % der Gesamtfläche) dauerhaft, sowie eine weitere Teilfläche von 900 m² (ca. 3,1 % der Gesamtfläche) vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Der Einwender ist ferner Eigentümer des Grundstückes **FI.Nr. 281/33** der Gmkg. Waldkraiburg (Stadt Waldkraiburg) mit einer Gesamtfläche von 4.840 m², welches an seiner Nordgrenze an die – bereits bestehende - St 2352 im Bereich südwestlich der Pürtener Kreuzung grenzt. Das Grundstück ist derzeit noch unbebaut, im Grunderwerbsverzeichnis ist es als Bauplatz ausgewiesen. Im Zuge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung soll ein kleiner Teil des Nord-Ost-Eckes des Grundstückes in Anspruch genommen werden, 30 m² dauerhaft und weitere 30 m² vorübergehend.

2.2.2 Einwendungen / Erwidern des Vorhabenträgers

Der Einwender hat gegen das Vorhaben Einwendungen vorgebracht bzw. hierzu ergänzende Ausführungen getätigt:	... der Vorhabenträger hierauf erwidert:
- mit Schreiben vom 17.05.2018 sowie	
- mit Schreiben vom 30.11.2018	
	- mit Schreiben vom 10.12.2018
- im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 (Erörterungstermin)	
- mit Schreiben vom 29.03.2019	
	- mit Schreiben vom 08.05.2019
- mit Schreiben vom 13.06.2019	
	- mit Schreiben vom 05.08.2019
- mit Schreiben vom 01.10.2019	

Nachfolgend wird das Vorbringen lediglich zusammengefasst in seinen wesentlichen Aussagen wiedergegeben. Für die Details wird auf die o.g. Schreiben sowie das Protokoll der mündlichen Verhandlung verwiesen.

(1)

Der Einwender wendet sich als Erstes gegen die unmittelbare Inanspruchnahme von Teilen seiner **land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücke**, insbesondere des Grundstückes Fl.Nr. 280 der Gmkg. Waldkraiburg.

In diesem Zusammenhang zieht er zunächst in Zweifel, ob für die im Bereich der Pürtener Kreuzung sowie südlich hiervon vorgesehenen Maßnahmen überhaupt noch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ein Bedürfnis besteht oder ob dieses nicht bereits durch die durchgeführten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen befriedigt worden sei (fehlende Planrechtfertigung). Jedenfalls sei ein derartiges, noch bestehendes Bedürfnis durch die seitens des Vorhabenträgers vorgelegten Unterlagen so nicht nachgewiesen.

Des Weiteren weist er auf die seiner Ansicht nach mit der Inanspruchnahme verbundenen gravierenden unmittelbaren und mittelbaren Folgen hin:

- So befürchtet der Einwender zum einen, dass durch den Verlust von etwa einem Viertel seiner gesamten Forstfläche sein (land- und) forstwirtschaftlicher Betrieb bzw. sein Fernwärmenetzbetrieb (für welches Hackschnitzel verwendet werden, welche aus den betroffenen Waldflächen gewonnen werden) erheblich beeinträchtigt, ja – ohne zur Verfügung Stellung von geeignetem Ersatzland - gar in seiner Existenz gefährdet sei.
- Zum anderen führt der Einwender an, dass durch die Rodungsmaßnahmen auf den unmittelbar in Anspruch genommenen Flächen und anschließende Errichtung der Straßenbauwerke die verbleibenden Waldbestände einer extremen Windwurfgefahr ausgesetzt seien.

Der Einwender beantragt daher:

- Ablehnung des Antrages auf Erteilung der Planfeststellung

hilfsweise, für den Fall, dass die Planfeststellung dennoch erteilt werden sollte:

- Verpflichtung des Vorhabenträgers bereits im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses, dem Einwender – als Kompensation für die Grundinanspruchnahmen – geeignetes Ersatzland zur Verfügung zu stellen.

Auf den Einwand der fehlenden bzw. nicht nachgewiesenen Planrechtfertigung hat der Vorhabenträger durch Vorlegen weiterer, aktueller Unfallstatistiken und -bewertungen reagiert.

Hinsichtlich der geltend gemachten Existenzgefährdung hat der Vorhabenträger auf Basis der seitens des Einwenders gelieferten Betriebsdaten ein Gutachten erstellt und vorgelegt. Dieses kommt zum Ergebnis, dass der land- und forstwirtschaftliche Betrieb des Einwenders bereits ohne den geplanten Flächenentzug die durchschnittlichen Lebenshaltungskosten eines land- bzw. forstwirtschaftlichen Betriebes von rund 30.000 € jährlich nicht decken könne, für die erforderliche Bildung von Eigenkapital somit keine Mittel zur Verfügung stünden und daher die von der Rechtsprechung geforderten Kriterien für die Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes bereits vor dem Eingriff durch die Straßenbau-maßnahme nicht gegeben seien.

Hinsichtlich der geltend gemachten Windwurfgefahr erwiderte der Vorhabenträger, dass über etwaige Entschädigungen außerhalb der Planfeststellung zu entscheiden sei.

(2)

Erstmals in der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 erhob der Einwender zudem Einwendungen in Bezug auf das **Grundstück Fl. Nr. 281/33** der Gmkg. Waldkraiburg im Zusammenhang mit etwaigen Verkehrs(mehr)belastungen durch das beantragte Vorhaben.

Der Einwender beantragte in diesem Zusammenhang:

- Verpflichtung des Vorhabenträgers (im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses), im Bereich westlich der Pürtener Kreuzung / südlich der St 2352 entlang der St 2352 Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes vorzunehmen

hilfsweise, für den Fall, dass einer Verpflichtung zum aktiven Lärmschutz nicht ausgesprochen werden sollte:

- Verpflichtung des Vorhabenträgers (im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses), für etwaige Wertminderungen infolge der durch das Vorhaben hervorgerufenen Verkehrs(mehr)belastung eine entsprechende Entschädigung zu leisten.

2.2.3 Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung

(1) Land- bzw. forstwirtschaftliche Grundstücke (Fl. Nr. 280, 281/16, 295, jeweils Gmkg. Waldkraiburg)

(a) Zulässigkeit Inanspruchnahme / Existenzgefährdung

Die vorliegend beantragte, notfalls im Wege der Enteignung vorzunehmende Inanspruchnahme der Grundstücke, insbesondere des Grundstückes Fl.Nr. 280 unter Entzug der Sachsubstanz war – nach Ermittlung und Abwägung aller auf Ebene der Planfeststellung zu berücksichtigenden für und wider streitenden Interessen unter Berücksichtigung von Art. 14 Abs. 3 GG sowie der enteignungsrechtlichen Vorgaben der Art. 40 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2, Abs. 2 BayStrWG, Art. 1 Abs. 2 Nr. 1, Art. 3 BayEG - für zulässig zu erachten.

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen, als die Ablehnung des Vorhabens unter Verweis auf die Unzulässigkeit der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme beantragt war.

Die Entscheidung beruht auf folgenden tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten:

(aa) Bestehen Handlungsbedarf / zulässiger Enteignungszweck

Wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung ausgeführt, besteht vorliegend unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit sowie der Leistungsfähigkeit der betroffenen Verkehrswege ein grundlegender Handlungsbedarf für das beantragte Vorhaben, aus welchem auch die Inanspruchnahme der betreffenden Grundstücke resultiert.

*Hierzu wird auf die Ausführungen unter **Ziffer B.II.3.2** sowie **Ziffer B.II.4.2 der Entscheidungsgründe** zur Planrechtfertigung verwiesen.*

Damit ist zugleich ein Enteignungszweck gem. Art. 40 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2, Abs. 2 BayStrWG, Art. 1 Abs. 2 Nr. 1, Art. 3 BayEG gegeben.

(bb) Fehlende Alternativen zur Bedarfsdeckung

Wie bereits im Rahmen der Variantenprüfung sowie im Rahmen der Ausbaustandards ausführlich dargelegt, besteht zur vorliegenden Planung inklusive Inanspruchnahme der Einwender-Grundstücke keine zumutbare, d.h. zur Erreichung der Planungsziele technisch ebenso geeignete, von den negativen Auswirkungen jedoch als geringer anzusehende Alternative.

*Hierzu wird auf die Ausführungen unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe** zu den Planungsvarianten / wesentlichen Auswahlgründen sowie unter **Ziffer B.IV.1 der Entscheidungsgründe** zu den Ausbaustandards verwiesen.*

In diesem Zusammenhang war zu berücksichtigen, dass die geplante Inanspruchnahme der streitgegenständlichen Grundstücke vorwiegend von der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung und der hierfür erforderlichen Verknüpfung zwischen St 2091 und St 2352 herrührt, sowie geringfügig durch das Abrücken nach Osten (kein Bauen auf Bestand).

Eine Inanspruchnahme des vornehmlich betroffenen Grundstückes Fl.Nr. 280 könnte vollständig nur im Falle einer plangleichen Lösung für die Pürtener Kreuzung (Kreisverkehr mit zusätzlichen kapazitätssteigernden Maßnahmen, *siehe Planungsvariante 4*) vermieden werden (hätte jedoch wiederum eine weitergehende Inanspruchnahme des Grundstückes Fl.Nr. 281/16 zur Folge).

Wie bereits im Rahmen der Variantenprüfung dargelegt, ist die plangleiche Lösung für die Pürtener Kreuzung (*Planungsvariante 4*) aufgrund fehlender Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht geeignet, die Planungsziele zu erreichen.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.III.3.2.1 der Entscheidungsgründe**.*

Selbst wenn man – hilfsweise - einen solchen Kreisverkehr als gerade noch geeignet, die Planungsziele zu erreichen, einschätzen würde, war dieser – nach Abwägung aller Vor- und Nachteile von beantragter und vorliegend seitens der Einwender geforderter Variante nicht als vorzugswürdig zu erachten. Ausschlaggebend waren hierbei insbesondere folgende Gesichtspunkte:

Auch bei dieser Variante wäre der Flächenverlust zu Lasten privater Grundstücke immer noch sehr hoch. Hinsichtlich des sich insgesamt ergebenden

Flächenverbrauchs ergäbe sich quantitativ keine nennenswerte Ersparnis, unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten qualitativ jedoch eine Verschlechterung infolge erforderlicher Eingriffe in den schützenswerten Hangwald.

Dem gegenüber stünde eine nur eingeschränkte Verbesserung in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im Bereich der Kreuzung von St 2091 und St 2352, zudem die Mehrkosten und v.a. das Akzeptanzproblem hinsichtlich der Unterführungen für Rad- / Fuß- und v.a. Schulverkehr.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.III.4.1.1 der Entscheidungsgründe.***

Bezogen auf den Einwender würde selbst ein Bauen im Bestand (*Planungsvariante 5*) bei gleichzeitiger Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung die Inanspruchnahme nur geringfügig verringern, nicht jedoch gänzlich oder zumindest weitgehend vermeiden, da zwar das Verschieben nach Osten entfallen würde, jedoch weiterhin Verbindungsrampen sowie der östliche Verknüpfungskreisverkehr auf dem betreffenden Grundstück liegen würden.

Alle anderen Varianten unter der übergeordneten Idee des Bauens unter Aufrechterhaltung des Verkehrs und Abrücken nach Osten sehen entweder dieselbe Belastung wie die beantragte Variante vor (*Planungsvariante 2*) oder ersetzen lediglich die Grundstücksinanspruchnahme im Süden durch eine Grundstücksinanspruchnahme im Norden (*Planungsvariante 1 - Zusammenlegung St 2352 und MÜ 20 / Höhenfreie Überführung über St 2091 weiter nördlich*).

(cc) Beeinträchtigungen seitens des Einwenders

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die geplante Inanspruchnahme auf Seiten des Einwenders mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden ist.

(1)

Rechts- / Substanzverlust (Flächenverlust abstrakt)

Noch ungeachtet der Frage, inwieweit das Grundstück vorliegend konkret in eine Erwerbstätigkeit des Einwenders (hier: land- und forstwirtschaftlicher Betrieb) eingebettet ist und welche Auswirkung der Verlust desselben auf diesen oder weitere Betriebe des Einwenders hat (Stichwort: Existenzgefährdung), bedeutet der Entzug

bereits isoliert für das Grundstück abstrakt den Verlust von entsprechenden Möglichkeiten der eigenen Nutzung bzw. Verwertung (z.B. Verpachtung / Veräußerung), abhängig von der Beschaffenheit / Lage des Grundstückes, bzw. entsprechenden Nutzungs- und Verwertungsrechten als Teil des Vollrechts Eigentum.

(2)

Auswirkungen auf die Betriebe des Einwenders / Existenzgefährdung

Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass das in Anspruch zu nehmende Waldgrundstück Bestandteil des land- und forstwirtschaftlichen Betriebes ist, dem es wirtschaftlich zuzurechnen ist.

Ferner war ebenfalls zu berücksichtigen, dass die – im Rahmen des land- und forstwirtschaftlichen Betriebs gewonnenen - Hackschnitzel wiederum im Rahmen des Fernwärmenetzbetriebes verwendet werden.

Da der Einwender im Rahmen seiner Ausführungen nicht genau spezifiziert hat, auf welchen der beiden Betriebe sich der Einwand der Existenzgefährdung bezieht, wurde vorliegend – zu Gunsten des Einwenders – eine Existenzgefährdung hinsichtlich beider Betriebe geprüft und im Ergebnis verneint.

(a)

Allgemeine Ausführungen zur Existenzgefährdung

Das Interesse des Einwenders am Erhalt eines – ohne Eingriffe durch das Vorhaben – die Existenz sichernden Betriebs war seitens der Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung über die Planfeststellung des beantragten Vorhabens als abwägungsrelevanter privater Belang zu berücksichtigen.

Dies ist auch seitens der Rechtsprechung anerkannt. So führt etwa der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hierzu aus, dass ...

die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung „auch die Möglichkeit einer Existenzgefährdung oder –vernichtung vorhandener landwirtschaftlicher oder gewerblicher Betriebe in ihre Überlegungen einbeziehen“ muss.

VGH München, Beschluss v. 09.09.2014 – 8 A 13.40047

Dies gilt insbesondere bei Beeinträchtigungen infolge von Flächenverlusten oder Zerschneidungen. So führt etwa das Bundesverwaltungsgericht hierzu aus:

„Macht ein von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung eines straßenrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses (...) Betroffener geltend, durch das Vorhaben werde sein landwirtschaftlicher Betrieb in seiner Existenz gefährdet oder gar vernichtet, gehört dieser Einwand zu den Belangen, mit denen sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange (...) grundsätzlich auseinandersetzen muss.“

BVerwG, Urteil v. 14.04.2010, 9 A 13/08

Wird die betriebliche Existenz hingegen weder vernichtet noch gefährdet, ...

„... kann sich die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich damit begnügen, den Eigentümer auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen.“

BVerwG, Urteil vom 28. 01.1999 BVerwG 4 A 18.98

Hinsichtlich der Ermittlung und Bewertung einer etwaigen Existenzgefährdung stellt die Rechtsprechung insbesondere folgende Anforderungen auf:

„Zeichnet sich eine solche Gefährdung ernsthaft ab, darf die Planfeststellungsbehörde nicht die Augen vor der Tragweite ihrer Entscheidung verschließen“

BVerwG, Urteil vom 27. März 1980 - 4 C 34.79 sowie Urteil vom 28. Januar 1999 - 4 A 18.98.

Nach allgemeiner, durch eine Vielzahl an Sachverständigengutachten belegter Erfahrung kann ein Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen in einer Größenordnung von bis zu fünf Prozent der Betriebsfläche einen gesunden landwirtschaftlichen (Vollerwerbs-) Betrieb in der Regel nicht gefährden. Deshalb kann die Planfeststellungsbehörde regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung eines

landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung des in Rede stehenden landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs nicht eintritt.

vgl. hierzu: VGH München, Urteil vom 24. Mai 2005 - 8 N 04.3217

Bedarf es einer sachverständigen Begutachtung, ist diese grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Zu prüfen ist, ob der Betrieb längerfristig existenzfähig ist. Dieser Maßstab rechtfertigt sich vor dem Hintergrund, dass die straßenrechtliche Planung zur Verwirklichung langfristiger Planungsziele auf eine dauerhafte Bodenbeanspruchung ausgerichtet ist. Daher fehlt landwirtschaftlichen Betrieben, die ihrerseits keine Aussicht auf längerfristige Existenz haben, regelmäßig das erforderliche Gewicht, um das für das Planvorhaben sprechende öffentliche Interesse zu überwinden. Bei Betrieben, die ohnehin nicht lebensfähig sind (den Eingriff durch das Vorhaben hinweggedacht), ist eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung regelmäßig zu verneinen.

vgl. hierzu: OVG Lüneburg, Urteil vom 16. September 2004 - 7 LB 371/01

Eine auf nur momentanen betriebsspezifischen Besonderheiten beruhende Existenzgefährdung muss die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung nicht gesondert berücksichtigen.

vgl. hierzu: BVerwG, Beschluss vom 30. September 1998 - 4 VR 9.98

Dasselbe gilt bei einer zukünftigen Betriebsentwicklung, die noch nicht konkretisiert ist und sich im Wege der Prognose nicht hinreichend sicher abschätzen lässt

vgl. hierzu: BVerwG, Urteile vom 28. Januar 1999 - BVerwG 4 A 18.98 sowie vom 18. März 2009 - 9 A 35.07.

Andererseits darf die Planfeststellungsbehörde ...

„... nicht die Augen vor einer besonderen Art der Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, wenn diese dem Inhaber für einen beachtlichen

Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er so - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - schlicht "von seiner Hände Arbeit" leben kann. Auch eine solche - immerhin - eingeschränkte Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebs ist ein im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigender Belang.“

Siehe hierzu BVerwG, Urteil v. 14.04.2010, 9 A 13/08

Ist die Frage der Existenzgefährdung oder -vernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung ausschlaggebend, muss sich die Planfeststellungsbehörde Klarheit darüber verschaffen, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung des Betriebs zu vermeiden.

Eine nähere Auseinandersetzung mit dem Einwand der Existenzgefährdung ist nur dann entbehrlich, wenn

„die Planfeststellungsbehörde deutlich macht, sie halte die für das Vorhaben streitenden Belange für so gewichtig, dass es auch um den Preis einer Existenzgefährdung oder Existenzvernichtung des betroffenen Betriebes verwirklicht werden solle.“

VGH München, Beschluss v. 09.09.2014 – 8 A 13.40047

(b)

Land- und forstwirtschaftlicher Betrieb

Hinsichtlich des land- und forstwirtschaftlichen Betriebs musste auf Basis der im Anhörungsverfahren gewonnenen Informationen bereits die Existenzfähigkeit des Betriebes verneint werden. Auch eine zumindest eingeschränkte Existenzfähigkeit war vorliegend zu verneinen. Auch bei hilfsweiser Annahme einer zumindest eingeschränkten Existenzfähigkeit war jedenfalls eine Gefährdung oder gar Vernichtung einer solchen nicht zu erwarten.

Existenzfähigkeit

Der land- und forstwirtschaftliche Betrieb des Einwenders ist nicht, auch nicht zumindest eingeschränkt im rechtlichen Sinne existenzfähig.

(1)

Der Einwender hat mit Schreiben vom 17.05.2018 geltend gemacht, dass er im Falle des Verlustes der in Anspruch zu nehmenden Flächen um die Existenzfähigkeit seines Betriebes fürchte.

(2)

Die Planfeststellungsbehörde hat daher infolge des Existenzgefährdungseinwandes zunächst im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Existenzgefährdungsprüfung eingeleitet und in diesem Zusammenhang zunächst unter Mitwirkung des Einwenders sowie mit dessen Zustimmung die zu Beurteilung erforderlichen Betriebsdaten eingeholt.

(3)

Auf Basis dessen hat das Staatliche Bauamt Rosenheim ein entsprechendes Existenzgefährdungsgutachten erstellt.

Siehe Stellungnahme des Staatlichen Bauamtes Rosenheim vom 08.05.2019.

Für nähere Ausführungen zu den zu Grunde gelegten Basisdaten sowie zu der / den seitens des Staatlichen Bauamtes Rosenheim verwendeten Methodik / Richtwerte / Pauschalisierungen (z.B. welche Flächen inwieweit zu berücksichtigen waren, insbesondere der Umgang mit verpachteten Flächen) sowie die einzelnen Berechnungsgrundlagen wird auf das o.g. Gutachten sowie den sonstigen, o.g. Schriftverkehr verwiesen.

Dieses kam zum Ergebnis, dass der Betrieb des Einwenders bereits ohne die Eingriffe im Rahmen des Vorhabens nicht ausreichend Gewinn erwirtschaftet, um bereits alleine aus sich heraus die durchschnittlichen Lebenshaltungskosten (sowie eine entsprechende Bildung von Eigenkapital) zu ermöglichen. Hierfür sei ein Gewinn

von durchschnittlich mindestens 30.000 € jährlich erforderlich. Dieser werde jedoch nicht einmal ansatzweise erreicht.

(4)

Der Einwender hat das pauschale, absolute Abstellen auf den Betrag von 30.000 € mit Schreiben v. 13.06.2019 sowie 01.10.2019 als zu statisch und nicht sachgerecht kritisiert und in diesem Zusammenhang auf ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.04.2010 verwiesen, in welchem dies zur Frage der Gefährdung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes durch Flächenverlust ausführte:

„Andererseits darf die Planfeststellungsbehörde (...) nicht die Augen vor einer besonderen Art der Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, wenn diese dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine gesicherte Existenzgrundlage bietet, die seinen (möglicherweise bescheidenen) Lebensansprüchen genügt, weil er so – ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorenentlohnung – schlicht „von seiner Hände Arbeit leben kann. Auch eine solche – immerhin – eingeschränkte Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist ein im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigender Belang.“

Siehe hierzu BVerwG, Urteil v. 14.04.2010, 9 A 13/08

Vielmehr ermögliche der Betrieb aufgrund der vorliegenden effizienten Betriebsstrukturen eine ausreichende Entlohnung der eingesetzten Produktionsfaktoren und der Arbeitskraft, was im Falle des geplanten Eingriffs in Frage stehe. Nähere Ausführungen hierzu machte der Einwender jedoch nicht.

(5)

Die Planfeststellungsbehörde folgt dem Einwender unter Bezugnahme auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 14.04.2010 insoweit, als ein pauschales und absolutes Abstellen auf einen fixen durchschnittlichen jährlichen Gewinn ohne jegliche Berücksichtigung spezifischer Besonderheiten des Einzelfalls nicht in jedem Fall, insbesondere bei Kleinbetrieben nicht sachgerecht ist.

Jedoch weist die Planfeststellungsbehörde auf den dem Urteil zu Grunde liegenden Sachverhalt hin, in dessen Kontext die oben ausgeführte Passage des Urteils zu lesen ist:

Der damals betroffene Betrieb erwirtschaftete laut Urteil einen jährlichen durchschnittlichen Gewinn von immerhin rund 31.500 €.

Der Einwender war alleiniger Inhaber und Führer des Betriebes, bei Erlass des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses bereits 59 Jahre alt und damit nur noch wenige Jahre vom Erreichen des Renteneintrittsalters entfernt.

Weiter wurde im Urteil ausgeführt, dass der o.g. Gewinn Privatentnahmen in Höhe von 24.000 € (Ein-Personen-Haushalt, ohne Vermögensbildung) sowie eine Eigenkapitalbildung in Höhe von rund 7.500 € und damit dem Einwender eine (möglicherweise nur bescheideneren Ansprüchen genügende) Deckung der Lebenshaltungskosten inklusive Rücklagenbildung zur Aufrechterhaltung des Betriebes bis zum Eintritt ins Rentenalter ermögliche.

Das Bundesverwaltungsgericht macht damit zwar deutlich, dass ein streng betriebswirtschaftlicher Ansatz im Falle kleinerer Betrieb nicht in jedem Falle zielführend ist, soweit der Gewinn ausreichend ist, um damit die Lebenshaltungskosten zu decken sowie die erforderlichen Rücklagen bilden zu können, um den Fortbestand des Betriebes (und damit der Einkommensquelle) zu sichern und dass auch eine sog. eingeschränkte Existenzfähigkeit im Rahmen der Abwägung – ggf. qualitativ abgestuft zu einer „uneingeschränkten“ Existenzfähigkeit (nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten) – zu berücksichtigen ist.

Es macht aber damit zugleich gerade deutlich, dass auch für eine lediglich eingeschränkte Existenzfähigkeit Voraussetzung ist, dass der Betrieb so viel Gewinn erwirtschaftet, dass der (oder die) Inhaber – allein durch diesen Betrieb - nicht nur ihren (derzeitigen) jährlichen Lebensunterhalt decken können, sondern zugleich auch ausreichend Rücklagen zur Sicherung des Fortbestandes des Betriebes (längerfristig, oder im dem Urteil zu Grunde liegenden Fall zumindest bis zum absehbaren Renteneintritt) bilden können.

Im vorliegenden Fall erwirtschaftet der land- und forstwirtschaftliche Betrieb des Einwenders lediglich rund 15.600 € jährlich und damit weniger als die Hälfte des im Urteil genannten Gewinnes von rund 31.500 €. Hiervon müssten sowohl Rücklagen für den Fortbestand des Betriebes gebildet als auch der Lebensbedarf für die Familie des Einwenders gedeckt werden. Des Weiteren war in diesem Zusammenhang zu

berücksichtigen, dass der Einwender und Inhaber des Betriebes deutlich jünger ist als der betroffene Landwirt im dem Urteil zu Grunde liegenden Sachverhalt, welcher in absehbarer Zeit das gesetzliche Renteneintrittsalter erreichte, so dass die im Urteil gemachten Abstriche in punkto Lebenshaltungskosten sowie insbesondere Rücklagenbildung hier nicht übertragen werden können. Angesichts dieser Punkte sowie der Tatsache, dass der Betrieb lediglich als Zuerwerb geführt wird, leistet der Betrieb nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zwar einen Beitrag zum Lebensunterhalt der Familie, vermag jedoch nicht schon aus sich heraus diesen im Sinne einer zumindest eingeschränkten Existenzfähigkeit im Sinne des o.g. Urteils allein längerfristig zu decken.

Hilfsweise,

für den Fall, dass entgegen der obigen Auffassung eine zumindest eingeschränkte Existenzfähigkeit gegeben ist:

Gefährdung der (eingeschränkten) Existenzfähigkeit durch das Vorhaben

Selbst wenn eine eingeschränkte Existenzfähigkeit des Betriebs gegeben wäre, würde das Vorhaben zu keiner Gefährdung oder gar Vernichtung derselben führen.

Von dem im Rahmen des Vorhabens vorgesehenen unmittelbaren Grundinanspruchnahmen sind vornehmlich die forstwirtschaftlich genutzten Waldflächen des Einwenders betroffen (1,116 ha, vornehmlich in Gestalt des Grundstückes Fl.Nr. 280; rund 9 % der Gesamtfläche). Landwirtschaftlich genutzte Ackerfläche sind hingegen nur in sehr geringfügigem Maße betroffen (230 m²; rund 0,3 % der Gesamtfläche; auch seitens des Einwenders nicht thematisiert).

Jedoch resultiert nur ein sehr geringer Anteil am Gesamtgewinn des land- und forstwirtschaftlichen Betriebes aus der forstwirtschaftlichen Tätigkeit. Vielmehr wird der Gewinn weitestgehend aus der landwirtschaftlichen Komponente (inklusive von und zu einem wesentlichen Teil aus Vermietung und Verpachtung) generiert. Da Letztere durch die geplanten Flächeninanspruchnahmen hingegen nicht nennenswert betroffen ist, ist eine relevante Beeinträchtigung des Gesamtbetriebes, welcher sich vornehmlich auf die landwirtschaftliche Komponente stützt, infolge Flächenverluste im forstwirtschaftlichen Bereich nicht zu erwarten.

Hilfsweise,

*für den Fall, dass entgegen der obigen Auffassung eine Gefährdung eines
(eingeschränkt) existenzfähigen Betriebes gegeben ist:*

Für den Fall, dass – ohne Zur-Verfügung-Stellung von geeignetem **Ersatzland** – eine Existenzgefährdung entgegen der oben ausgeführten Auffassung zu bejahen wäre, sei darauf hingewiesen, dass die seitens des Einwenders als geeignetes Ersatzland benannten Grundstücke (*das Grundstück Fl.Nr. 48, sowie hilfsweise der Grünlandanteil aus dem Grundstück Fl.Nr. 51, beide Gemarkung Pürten / Stadt Waldkraiburg, beide im Eigentum des Freistaats Bayern stehend*) bereits durch bestandskräftigen wasserrechtlichen Planfeststellungsbeschluss dem Gewässerentwicklungsplan Inn funktionell zugewiesen sind. Das seitens des Vorhabenträgers unterbreitete Ersatzland-Angebot (Teilfläche aus dem Grundstück Fl.Nr. 1085 der Gemarkung Taufkirchen (Gemeinde Taufkirchen), überwiegend 30 Jahre alter Fichtenbestand, ca. 7 km von Pürten entfernt, gut erschlossen) wurde seitens des Einwenders abgelehnt.

(c)

Betrieb Fernwärmenetz

Auch hinsichtlich des Fernwärmenetzbetriebes liegt keine Existenzgefährdung vor.

Existenzfähigkeit

Hinsichtlich des Fernwärmebetriebes wurden seitens des Einwenders (*anders als zu anderen nicht-land-bzw.forstwirtschaftlichen Einkommensquellen*) keine Angaben hinsichtlich Einnahmen und Ausgaben oder einem sich hieraus ergebenden Gewinn gemacht. Die Planfeststellungsbehörde vermag daher nicht genau beziffern, ob der Betrieb bereits einen Gewinn erwirtschaftet und falls ja, dessen genaue Höhe. Angesichts der derzeitigen Leistung der Hackschnitzelheizung von lediglich 150 kW/h bestehen jedoch - unter Berücksichtigung erforderlicher Ausgaben für den Betrieb – massive Zweifel, dass ein etwaiger Gewinn die oben genannten Kriterien für eine zumindest eingeschränkte Existenzfähigkeit erfüllt.

Zwar plant der Einwender, seinen Betrieb in Zukunft auszubauen, unter Nutzung seiner Forstbestände. Jedoch ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass die vorhandenen, vom Vorhaben betroffenen Waldbestände aufgrund der relativ

geringen Fläche und unter Berücksichtigung der langen Wiederaufwuchszeit (ca. 80 Jahre) wohl bei Weitem nicht ausreichen, um den Bedarf an Brennholz zu decken.

Hilfsweise:

Gefährdung der Existenzfähigkeit durch das Vorhaben

Selbst wenn man – entgegen der oben genannten Indizien - davon ausgeht, dass der Betrieb zumindest eingeschränkt existenzfähig ist bzw. dies ohne das Vorhaben in naher Zukunft geworden wäre, ist eine Gefährdung derselben vorliegend nicht zu erwarten.

Zunächst ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass die vom Flächenverlust betroffenen Waldgrundstücke nicht Bestandteil des Fernwärmebetriebes, sondern des – insoweit eigenständigen – land- und forstwirtschaftlichen Betriebes sind. Es besteht somit gar kein unmittelbarer grundstücksbezogener Zusammenhang. Die Situation ist vielmehr vergleichbar mit der Konstellation, in welcher der Einwender die Hackschnitzel von einem Dritten zukaufen würde (unter Marktpreis bzw. lediglich gegen eine Aufwandsentschädigung!), dieser Dritte infolge der durch das Vorhaben hervorgerufenen Flächenverluste als „außergewöhnlich günstiger“ Vertragspartner / Zulieferer entfiel und sich der Einwender zukünftig zu Marktpreisen mit Hackschnitzel o.Ä. versorgen müsste. In diesem Fall wäre es bereits fraglich, ob der Einwender vor dieser mittelbaren Beeinträchtigung seines Betriebes geschützt wäre, oder ob sich in dem Verlust einer besonders günstigen Geschäftsbeziehung nicht vielmehr sein allgemeines Betriebsrisiko realisiert.

Hilfsweise:

Aber auch wenn man der Auffassung ist, dass angesichts der Tatsache, dass beide Betriebe in der Hand des Einwenders liegen, ein viel engeres, stabileres und deshalb grundsätzlich zu schützendes Funktionsgefüge zwischen beiden Betrieben herrscht, war eine Gefährdung vorliegend dennoch zu verneinen:

Fallen die eigenen Forstbestände als Rohstoffquelle teilweise weg, muss der Einwender zur Deckung seines Brennholzbedarfes Hackschnitzel zu Marktpreisen von Dritten zukaufen. Angesichts des derzeit großen Angebots an entsprechendem Holz bewegen sich die Preise hierfür auf relativ niedrigem Niveau. Berücksichtigt man zudem, dass dem Einwender für die Gewinnung des Holzes – im Rahmen des land-

und forstwirtschaftlichen Betriebes – ebenfalls Aufwendungen entstehen und dass die Waldflächen aufgrund der geringen Fläche sowie der langen Wiederaufwuchsdauer ohnehin nicht ausreichen, um einen langfristigen, ausgeweiteten Betrieb zu beliefern, der Einwender damit ohnehin auf Zukäufe angewiesen ist, ist davon auszugehen, dass sich der Betrieb auch mit verstärkten Zukäufen von Hackschnitzeln rentabel betreiben lässt. Eine Gefährdung durch die Flächenverluste wäre auch in diesem Fall folglich zu verneinen.

(dd) Abwägung

Die für das Vorhaben streitenden Belange (Planungsziele sowie sonstige, durch das Vorhaben begünstigte öffentliche, kommunale oder private Belange) überwiegen im vorliegenden Fall – nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte – das Bestandsinteresse des Einwenders am Erhalt seines Grundeigentums sowie am Fortbestand seiner Nutzung der streitgegenständlichen Grundstücke.

Dieser Entscheidung beruht insbesondere auf folgenden tatsächlichen Gesichtspunkten, Prognosen, Gewichtungen und Überlegungen:

(1)

Für das Vorhaben sprechen zunächst die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele.

Wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung unter *Ziffer B.II der Entscheidungsgründe* sowie voranehend zu dieser Einwendung unter *Ziffer B.VI.2.2.3(1)(a)(aa) der Entscheidungsgründe* dargestellt, dient das Vorhaben dazu, die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der St 2091 (sowie deren Knotenpunkten) mit Blick auf die künftige Verkehrsentwicklung zu gewährleisten.

Welch zentrale, überörtliche Verbindungsfunktion die St 2091 als regionaler Autobahnzubringer für viele tausende Pendler, Gewerbetreibende sowie den Lastverkehr tagtäglich erfüllt und welche große Verkehrsbedeutung ihr damit zukommt, wird nicht nur formal durch ihre Einstufung als Staatsstraße zum Ausdruck gebracht, sondern auch ganz faktisch durch Art und Umfang der derzeitigen sowie der für die Zukunft zu erwartenden verkehrlichen Nutzung.

Um dieser Funktion angesichts des immer stärker zunehmenden Verkehrs gerecht werden zu können, ist ein sicheres und leistungsfähiges Abwickeln des Verkehrs,

insbesondere an den Knoten- und Kreuzungspunkten mit anderen Verkehrswegen / Zwangspunkten von zentraler Bedeutung.

Die Dringlichkeit, die sich aus den derzeit trotz Durchführung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen weiterhin bestehenden Defiziten in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ergibt, welche durch das enge räumliche und funktionale Zusammenliegen der einzelnen Kreuzungs-, Verknüpfungs- und Problempunkte noch erheblich verstärkt werden, kommt nicht nur durch die Bewertungen und Mahnungen der einschlägigen Expertenkommissionen zum Ausdruck. Sie manifestiert sich auch in der Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung, die geplanten Maßnahmen im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern als Maßnahme der ersten Dringlichkeit auszuweisen.

Siehe hierzu die Darstellungen im 7. Ausbauplan der Bayerischen Staatsregierung für die Staatsstraßen in Bayern vom 11.10.2011, lfd. Nr. RO 230-07 sowie RO 240-07.

Angesichts des steten Austausches von Waren und Dienstleistungen in einer immer stärker miteinander vernetzten Welt, einer Welt, in der von Arbeitnehmern, Dienstleistern oder Gewerbetreibenden immer stärker örtliche Flexibilität eingefordert wird, Mieten oder Grundstückspreise in wirtschaftsstarken, attraktiven Ballungsräumen stark ansteigen und Menschen mit geringem oder mittlerem Einkommen zwingt, in das nähere oder weitere Umfeld auszuweichen und zu pendeln, in welcher lokale oder regionale Wirtschaftsstandorte einem immer stärkeren (globalen) Wettbewerb ausgesetzt sind sowie angesichts der Herausforderung und dem landesplanerischen Ziel, die Ungleichverhältnisse zwischen Land und Stadt zu reduzieren, den ländlichen Raum zur Schaffung gleicher Lebensverhältnisse zu stärken, kommt Mobilität im Allgemeinen und insbesondere der Aufrechterhaltung bereits bestehender, zentraler Stränge des Verkehrsnetzes ein sehr hohes Gewicht zu.

Hinsichtlich des Planungsziels „Verbesserung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung bereits seit langem bestehender Unfallschwerpunkte“ war zudem zu berücksichtigen, dass der Straßenbaulastträger insoweit nicht nur seiner, ihm vom Gesetzgeber aufgegebenen Schutzpflicht gegenüber dem Eigentum der betroffenen Nutzer im Falle von reinen Sachschäden nachkommt (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 Var. 2 BayStrWG), sondern zugleich den Schutz hinsichtlich Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer und weiterer potentieller Betroffener (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) verbessert: Zwar haben sich die Unfallfolgen –

infolge der Verbesserung der Sicherheit der Fahrzeuge – auf Unfälle mit Leichtverletzten reduziert (siehe hierzu die Ausführungen unter *Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe*). Aufgrund der Anzahl der Unfälle und angesichts der zu erwartenden Verkehrszunahme bergen die Unfallschwerpunkte jedoch immer auch ein erhöhtes Risiko hinsichtlich Unfällen mit schwereren Unfallfolgen (Schwerverletzte oder Getötete).

Insbesondere die Schutzgüter Leben und körperlicher Unversehrtheit / Gesundheit waren mit sehr hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Des Weiteren spricht für das Vorhaben, dass gerade bzw. nur durch die vorliegende koordinierte Planung, mit welcher die verschiedenen Problempunkte im Rahmen eines Gesamtkonzeptes angegangen und behoben werden, eine optimale Effektivität bei der Erreichung der Planungsziele erreicht werden kann.

(2)

Jenseits der Planungsziele begünstigt die vorliegende Planung zudem weitere öffentliche, kommunale und private Belange:

Zum einen mindert das Abrücken der St 2091 nach Osten sowie deren Tieferlegung die Immissionsbelastung des Wohngebietes südwestlich der Pürtener Kreuzung (Entlastungswirkung). Hiervon profitiert u.a. auch der Einwender hinsichtlich seines Baugrundstückes Fl. Nr. 281/33 der Gmkg. Waldkraiburg (*zu diesem Grundstück sogleich unter Ziffer B.VI.2.2.4 der Entscheidungsgründe*). Dies führt nicht nur zu einer Erhöhung des derzeitigen Wohnkomforts. Vielmehr dient Immissionsschutz v.a. auch dem Schutz der menschlichen Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) sowie des allgemeinen Wohlbefindens, Schutzgüter von hohem Gewicht.

Zum anderen vermeidet die vorliegende Planung durch ihre Strategie des Bauens unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs gravierende Nachteile während der Bauphase infolge Sperrungen und Umleitungen.

*Siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen des Variantenvergleichs unter **Ziffer B.III.3.1 sowie Ziffer B.III.4.1 der Entscheidungsgründe.***

Durch das gebündelte und koordinierte In-Angriff-Nehmen der bestehenden Bedarfspunkte ist nicht nur – wie soeben oben beschrieben – eine größere

Zieleffektivität gegeben, sondern kann vielmehr das Vorhaben in nur einem Planfeststellungsverfahren geprüft sowie in nur einer Bauphase realisiert werden und damit die Kosten für Planung, Verfahren sowie Vergabe und Bau als auch die Belastungen für Umgebung, Anwohner und Straßennutzer reduziert werden.

(3)

Auf Seiten des Einwenders wiederum steht sein – grundrechtlich in Art. 14 GG geschütztes – Bestandsinteresse, welches sich im vorliegenden Fall jedoch hinsichtlich der Bestimmung seines Gewichtes im Rahmen der Abwägung auf das reine Interesse am Erhalt der Substanz / des Eigentums beschränkt.

Eine noch stärkere Gewichtung des Bestandsinteresses, wie sie sich etwa ergeben würde, wenn infolge des Flächenverlustes die (zumindest eingeschränkte) Existenzfähigkeit eines Betriebes gefährdet oder gar vernichtet würde, war vorliegend nicht vorzunehmen, da eine Existenzfähigkeit der im Raum stehenden Betriebe (land- und forstwirtschaftlicher Betrieb sowie Betrieb Fernwärmenetz), jedenfalls aber eine Gefährdung einer solchen aus den oben genannten Gründen zu verneinen war (s.o.).

Auch sonstige Umstände oder Grundstücksbeschaffenheiten, die ein herausragendes privates Bestandsinteresse begründen können, wie insbesondere die Bebauung mit Wohngebäuden, sind bei den vorliegend behandelten Grundstücken nicht gegeben.

(4)

Wie des Weiteren im Rahmen des Variantenvergleichs unter *Ziffer B.III der Entscheidungsgründe* sowie voranstehend zu dieser Einwendung unter *Ziffer B.VI.2.2.3(1)(a)(aa) der Entscheidungsgründe* dargestellt, können die oben genannten, im Interesse der Allgemeinheit stehenden Planungsziele nur unter Inanspruchnahme des streitgegenständlichen Grundstückes erreicht werden.

Da eine Existenzgefährdung von Betrieben des Einwenders nicht gegeben ist, die – vorliegend betroffene - forstwirtschaftliche Nutzung nur einen geringen Anteil am Gesamtgewinn des land- und forstwirtschaftlichen Betriebes ausmacht sowie die Möglichkeit besteht, den Betrieb des Fernwärmenetzes auch unter Zukauf von Hackschnitzeln weiter rentabel fortführen zu können, des Weiteren unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Ausbau des Fernwärmenetzbetriebes angesichts der relativ geringen Waldfläche ohnehin auf einen Zukauf von

Hackschnitzeln o.Ä. bei Dritten angewiesen wäre sowie unter Berücksichtigung, dass eine einmal zur Gewinnung von Brennholz abgeholzte Waldfläche ohnehin ca. 80 Jahre bis zur Wiederherstellung benötigen würde, war angesichts des hohen Gewichts der Planungsziele sowie angesichts der sonstigen, für das Vorhaben streitenden Belange zu Gunsten des Vorhabens zu entscheiden und der Einwender auf die für den Flächenentzug zu leistende Entschädigung zu verweisen.

Hilfsweise,

für den Fall, dass entgegen der obigen Auffassung eine Gefährdung eines (eingeschränkt) existenzfähigen Betriebes (Land-und Forstwirtschaftlicher Betrieb oder Betrieb Fernwärmenetz) gegeben ist:

Auch wenn entgegen der obigen Ausführungen eine eingeschränkte Existenzfähigkeit des land- und forstwirtschaftlichen Betriebes oder des Fernwärmebetriebes sowie darüber hinaus eine Gefährdung derselben hilfsweise zu Grunde gelegt wird, überwiegen die für das Vorhaben streitenden Interessen:

In diesem Zusammenhang war zunächst anzumerken, dass eine eingeschränkte Existenzfähigkeit von ihrem Gewicht qualitativ von einer „uneingeschränkten“ Existenzfähigkeit abzuschichten ist. Angesichts der hohen Gewichtung der Planungsziele, insbesondere angesichts der hohen Verkehrsbedeutung der St 2091 für die gesamte Region und der Problematik der Verkehrssicherheit an den Knotenpunkten, sowie der Vorteile in punkto Baubarkeit und Entlastungswirkung muss der Einwender auch eine etwaige Gefährdung eines eingeschränkt existenzfähigen Kleinbetriebes – gegen entsprechende Entschädigung – hinnehmen.

(b) Entschädigung infolge unmittelbarer Inanspruchnahme

Zwar steht dem Einwender – im Falle der Enteignung – eine Entschädigung gemäß den Art. 8 ff. BayEG zu. Unter den Voraussetzungen des Art. 14 BayEG ist auch eine Entschädigung in Form von geeignetem Ersatzland möglich.

Jedoch wird über Art und Höhe der Entschädigung nicht auf Ebene des Planfeststellungsverfahrens, sondern vielmehr nachgelagert auf Ebene des Enteignungsverfahrens entschieden.

Insbesondere war in diesem Zusammenhang nicht auf Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG i.V.m. dem Privateigentum des Einwenders am Grundstück zurückgegriffen werden, da im Falle des Eingriffs in von Art. 14 GG erfasste Rechte Dritter in Form der Enteignung die speziellen enteignungsrechtlichen Vorschriften (hier: des BayEG) den allgemeinen planfeststellungsrechtlichen Vorschriften des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 und Satz 3 BayVwVfG vorgehen.

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen, als darin die Festsetzung einer entsprechenden Verpflichtung des Vorhabenträgers bereits im Planfeststellungsbeschluss selbst beantragt wurde.

(c) mittelbare Auswirkungen auf Grundstück Fl.Nr. 280, Gmkg. Waldkraiburg: Windwurfgefahr für verbleibende Waldbestände infolge Rodungen benachbarter Flächen

Der Einwender führt zudem an, dass ihm im Zuge des Vorhabens nicht nur ein bedeutender Teil seiner forstwirtschaftlich genutzten Flächen unmittelbar entzogen werden würde (mit den oben genannten Folgewirkungen auf seinen forstwirtschaftlichen Betrieb / seine gesamte wirtschaftliche Existenz), sondern zusätzlich auch die ihm verbleibenden Restbestände durch die geplanten Rodungen auf der (ihm dann entzogenen) Fläche im Süden sowie den auf dem westlichen Nachbargrundstück (Fl.Nr. 281) einer extremen Windwurfgefahr ausgesetzt würden (mittelbare Auswirkungen auf die Nutzbarkeit des Grundstückes).

Inwieweit durch die vorgesehenen Rodungen die besagten Waldbestände tatsächlich wie vom Einwender behauptet, einer (erhöhten) Windwurfgefahr ausgesetzt werden, konnte vorliegend offengelassen werden. Denn selbst wenn man zu Gunsten des Einwenders eine solche Windwurfgefahr annimmt, verfügt der Einwender weder über eine Rechtsposition, die ihn dazu ermächtigt, unter Hinweis auf die Gefahr für die

Substanz seiner Waldbestände die Rodung zu untersagen bzw. entsprechende sonstige Schutzvorkehrungen zu treffen (*siehe hierzu sogleich die Ausführungen unter Ziffer (a)*), noch überwiegen seine Interessen die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele im Rahmen der planerischen Abwägung, sei es isoliert bipolar gegenüber den Zielen des Vorhabens (*siehe hierzu sogleich die Ausführungen unter Ziffer (b)*), sei es summiert zusammen mit den übrigen negativen Auswirkungen auf andere (öffentliche, kommunale oder private) Belange.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe zur Alternativenprüfung** sowie unter **Ziffer B.VII der Entscheidungsgründe zur Gesamtabwägung**.*

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

(aa) entgegenstehende Rechtspositionen des Einwenders

Unterstellt, die geplanten Rodungen führten tatsächlich zu einer signifikant erhöhten Windwurfgefahr gegenüber den, nach Enteignung (s.o.) verbleibenden Waldbeständen, verfügt der Einwender dennoch über keinerlei bestehende (privat- wie öffentlich-rechtliche) Rechtsposition, die es ihm ermöglicht, die geplanten Rodungen zu untersagen. Eine derartige Rechtsposition folgt insbesondere nicht aus seiner Stellung als Grundstückseigentümer der verbleibenden Restfläche nach § 903 Satz 1 Var. 2 BGB.

keine Untersagung aufgrund privatrechtlichem Eigentum des Einwenders am Grundstück (§ 903 Satz 1 Var. 2 BGB)

Anders als bei unmittelbaren Inanspruchnahmen des betroffenen Grundstückes, welche der jeweilige Grundstückseigentümer grundsätzlich mittels Ausschlussrecht (§ 903 Satz 1 Var. 2 BGB) abwehren kann und welche somit gegen seinen Willen nur im Wege einer entschädigungspflichtigen Enteignung durchgesetzt werden können, kann der Eigentümer eines Grundstückes nicht per se bestimmte Nutzungen benachbarter Grundstücke (hier: Rodungen) untersagen, die das Risiko einer (mittelbaren) Beeinträchtigung seines Grundstückes in sich tragen.

Vielmehr ist bei Maßnahmen, bei denen primär das benachbarte Grundstück genutzt wird (hier: Rodungen), welche jedoch auch zu mittelbaren Auswirkungen auf das Grundstück Einwenders führen, wie folgt zu differenzieren:

- Nutzungen, welche mit Grenzüberschreitungen von Menschen und festkörperlichen Gegenständen (einschließlich Tieren und Flüssigkeiten) verbunden sind, können grundsätzlich vom Eigentümer des betroffenen Grundstückes gemäß § 903 Satz 1 Var. 2 BGB untersagt werden, es sei denn, der Eigentümer ist – aufgrund einer speziellen Vorschrift / eines speziellen Rechtes eines Dritten - zur Duldung verpflichtet.
- Handlungen auf dem benachbarten Grundstück hingegen, die etwa natürliche Vorteile oder Zuführungen vom Grundstück des Einwenders abhalten bzw. ein Ableiten von diesem verhindern (z.B. *Behinderung der Licht- und Luftzufuhr durch die Errichtung von Zäunen*), sind hingegen grundsätzlich nicht bereits allein aufgrund der Eigentümerstellung über § 903 Satz 1 Var. 2 BGB abwehrbar. (*BGH NJW-RR 03, 1313*). Eine Abwehrbefugnis kommt insoweit lediglich ausnahmsweise aufgrund spezieller nachbarrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher (hier v.a.: waldrechtlicher), drittschützender Vorschriften in Betracht (*dazu sogleich*).

In letztere Gruppe ist auch die vorliegende Konstellation einzuordnen, wonach durch Beseitigung von Waldbeständen auf benachbarten Grundstücken, welche bislang den weiter innen gelegenen Waldbeständen Schutz vor Windeinflüssen boten, die (verbleibenden) Waldbestände des Einwenders ihres natürlichen Schutzes vor Wind und Sturm beraubt werden.

**keine Untersagung aufgrund Recht am eingerichteten und ausgeübten
Gewerbebetrieb (§ 823 Abs. 1 Var. 5 BGB i.V.m. § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB analog)**

Wie bereits zuvor hinsichtlich der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme angeführt, ist auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (§ 823 Abs. 1 Var. 5 BGB) nicht zurückzugreifen, wenn (potentielle) Beeinträchtigungen von, vom Betrieb ohne weiteres ablösbare Rechte / Rechtsgüter (hier: forstwirtschaftlich genutztes Grundstück / Eigentum an diesem) im Raum stehen, da insoweit die spezielle Rechtsposition bereits entsprechenden Schutz verleiht bzw. die Reichweite / Grenzen desselben bestimmt.

**keine Untersagung aufgrund
waldrechtlicher (drittschützender) Vorschriften**

Zwar kann die Rodung von Waldbeständen über die waldrechtlichen Instrumente

- der Waldfunktionspläne (Art. 6 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 BayWaldG, über Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG)

bzw.

- des Schutzwaldes (Art. 10 Abs. 2 BayWaldG, über Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 Var. 1 BayWaldG)

unter Hinweis auf deren Funktion, benachbarte Waldbestände vor Sturmschäden zu schützen, versagt werden.

Ungeachtet der Frage, wie weit diese Vorschriften zu Gunsten des Einwenders drittschützend sind, handelt es sich jedoch bei den vorliegend betroffenen Waldflächen weder um Schutzwald, noch ist diesen in der Waldfunktionsplanung Region Südostbayern (18) eine entsprechende Schutzfunktion zugewiesen (hier nur: lokaler Klimaschutz sowie Erholung, im Übrigen keine Einwände seitens des AELF).

**keine Untersagung auf Basis nachbarschaftsrechtlicher /
(sonstiger) öffentlich-rechtliche Vorschriften**

Eine Unterlassung auf Basis nachbarschaftsrechtlicher Vorschriften (§ 43 ff. AGBGB) oder öffentlich-rechtlicher Vorschriften jenseits des Waldrechts ist ebenfalls nicht ersichtlich.

(d) Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung

Das Interesse des Einwenders an der Unversehrtheit des verbleibenden Waldbestandes und sein dahingehendes Anliegen am Erhalt der diese schützend umgebenen Waldflächen, auch wenn von keinem subjektiven Recht erfasst, war im Rahmen der allgemeinen planerischen Abwägung nach Maßgabe des allgemeinen Abwägungsgebotes zu berücksichtigen.

Jedoch war auch auf dieser Ebene nach Würdigung aller relevanter Gesichtspunkte das Interesse des Einwenders am Erhalt seiner besonders geschützten Lage als nicht vorrangig gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen zu bewerten, als dass die Rodung unter Verweis auf eine etwaig hierdurch entstehende Windwurfgefahr zu untersagen gewesen wäre. Hierbei waren folgende Gesichtspunkte ausschlaggebend:

Die Inanspruchnahme der angrenzenden Waldflächen ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten erforderlich und ohne vertretbare Alternative.

*Siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II der Entscheidungsgründe** sowie zum Variantenvergleich unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe**.*

Seitens des Einwenders wurde weder vorgetragen noch ist anderweitig ersichtlich, dass der Einwender – im Vertrauen auf den Fortbestand seiner geschützten Lage - besondere Investitionen oder sonstige Dispositionen getätigt hat, welche Vertrauensschutz in Form eines Bestandschutzes (Aufrechterhaltung der geschützten Lage mittels Untersagung der Rodung) oder hilfsweise: einer Entschädigung unter Duldung der Aussetzung rechtfertigen würde.

Vielmehr ist der Vorhabenträger als (dann) Eigentümer der zur Rodung vorgesehenen Flächen – mangels entgegenstehender privat- bzw. öffentlich-rechtlicher Vorschriften (insbesondere Waldrecht, *siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer B.IV.2.8 der Entscheidungsgründe*) - gemäß § 903 Satz 1 Var. 1 BGB grundsätzlich zur Rodung befugt.

2.2.4 Grundstück Fl. Nr. 281/33, Gmkg. Waldkraiburg – Verkehrslärmbelastung

(a) aktiver Lärmschutz

Der Antrag auf Verpflichtung zur Vornahme aktiven Lärmschutzes war – ungeachtet der Frage, ob der Einwender mit diesem Antrag insoweit nicht schon gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG aus verfahrensrechtlichen Gründen infolge Ablauf der Einwendungsfrist präkludiert ist – jedenfalls in der Sache zurückzuweisen, da weder...

- dem Einwender gegen den Vorhabenträger gem. § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. § 48 Abs. 1 BImSchG, 16. BImSchV oder sonstiger Vorschriften des zwingenden Rechts ein entsprechender Rechtsanspruch zusteht,

noch ...

- seine rechtlich geschützten Interessen (hier: Nutzung des Grundstückes) im Wege der allgemeinen planerischen Abwägung nur bei Gewährung aktiven Lärmschutzes (*BVerwG, Urteil vom 14. 11. 2001 - 11 A 31/00*) überwunden hätten werden können.

(1)

keine Anspruch gem. § 41 Abs. 1 BImSchG

Der Einwender hat keinen Anspruch gem. § 41 BImSchV i.V.m. § 43 Abs. 1 BImSchG, 16. BImSchV.

Zwar verleiht § 41 Abs. 1 BImSchG lärmbeeinträchtigten Dritten ein subjektiv-öffentliches Recht auf Festsetzung und Durchführung verhältnismäßiger Lärmschutzmaßnahmen (*BVerwG, Urteil vom 18.04.1996 - 11 A 86/95; BVerwG, Beschluß vom 28.11.1995 - 11 VR 38/ 95*). Die erforderlichen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wären zudem im Rahmen der Planfeststellung festzusetzen, sei es als Bestandteil der festgestellten Planunterlagen, sei es durch entsprechende Nebenbestimmungen.

Jedoch sind die Voraussetzungen von § 41 BImSchV, konkretisiert durch die 16. BImSchV, vorliegend mangels schutzfallauslösender Maßnahmen nicht gegeben:

Ein Anspruch nach § 41 Abs. 1 BImSchG i.V.m. 16. BImSchV setzt – noch ungeachtet der konkreten Schutzwürdigkeit des betroffenen Immissionsortes / des einschlägigen Immissionsgrenzwertes (§ 2 16. BImSchV) – voraus, dass eine den Anwendungsbereich der 16. BImSchV auslösende Maßnahme durchgeführt wird.

Gemäß § 1 Abs. 1 Var. 2, Abs. 2 16. BImSchV ist dies bei Änderung von bereits bestehenden Straßen nur der Fall, wenn diese als „wesentlich“ i.S.v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zu klassifizieren sind.

Dies setzt jedoch – da das Vorhaben vorliegend keine Erweiterung der Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) vorsieht – eine durch das Vorhaben verursachte Erhöhung des Beurteilungspegels (siehe § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 der 16. BImSchV) voraus. Eine – aus anderen Gründen resultierende - Erhöhung der

Immissionsbelastung oder das Bestehen einer bereits deutlichen Vorbelastung allein, ohne dass das Vorhaben hierauf Auswirkungen hat, reicht hingegen nach derzeitiger Rechtslage nicht aus.

Zwar wurde im Rahmen der vom Vorhabenträger durchgeführten Schalltechnischen Untersuchung – aufgrund der Tatsache, dass das Grundstück 281/33 derzeit noch unbebaut ist – nur die Beurteilungspegel für Immissionsorte (IO) auf den bebauten Nachbargrundstücken (z.B. IO 01 / 04 / 24 / 25) berechnet, nicht jedoch für auf dem streitgegenständlichen Grundstück gelegene Immissionsorte.

*Siehe hierzu die **Unterlage 07** (Lageplan zu Immissionen).*

Für die soeben genannten Immissionsorte ergibt sich aus den entsprechend den rechtlichen Vorgaben durchgeführten, von den zuständigen Immissionsbehörden geprüft und als korrekt bewerteten Untersuchungen, dass durch das Vorhaben keine Erhöhung der Verkehrslärmbelastung, sondern vielmehr eine Verringerung zu erwarten ist, sprich: die Beurteilungspegel im sog. „Planfall“ (also bei Durchführung des Vorhabens) geringer sind als im sog. „Nullfall“ (bei Unterlassung des Vorhabens).

*Siehe hierzu die **Unterlage 17-1** (Schalltechnische Untersuchungen), insb. Tabelle 3.*

Die Verringerung resultiert insbesondere aus

- der Verschiebung der - östlich des Grundstückes befindlichen - St 2091 weg vom IO weiter nach Osten,
- dem Entfall der bestehenden Lichtsignalanlage (Abbremsen und anschließendes Wieder-Anfahren - sog. Ampelzuschlag)
- dem lärmindernden Fahrbahnbelag auf der dann höhenfreien Strecke.

Die hinsichtlich der benachbarten Grundstücke vorgenommenen Berechnungen und daraus resultierende Beurteilungspegel konnten, da diese im Hinblick auf Abstand zur St 2352 wie auch Ausgestaltung der die Belastung auslösenden Verkehrsanlage mit der auf Fl.Nr. 281/33, Gmkg. Wakdraiburg realisierbaren Bebauung vergleichbar sind, für das dazwischenliegende streitgegenständliche Grundstück zumindest soweit übernommen werden, dass wenn nicht schon von einer Pegelminderung, zumindest von keiner vorhabenbedingten Pegelsteigerung auszugehen ist.

(2)

kein Anspruch gemäß sonstiger Vorschriften zwingenden Rechts

Ein entsprechender Anspruch ergibt sich auch nicht aufgrund sonstiger Vorschriften des zwingenden Rechts. Insbesondere scheidet ein Rückgriff auf Art. 74 Abs. 2 Satz 2 Var. 2 BayVwVfG vorliegend aus, da dieser – so er nicht ohnehin als *lex generalis* hinter dem *lex specialis* (§ 41 BImSchG) zurücktritt - jedenfalls hinsichtlich der Zumutbarkeitsgrenze auf die Vorschriften des § 41 BImSchV i.V.m. 16. BImSchV zurückgreift.

(3)

planerische Abwägung

Auch eine Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Vornahme aktiven Lärmschutzes jenseits der Vorgaben des zwingenden Rechts auf Basis der allgemeinen planerischen Abwägung war vorliegend nicht auszusprechen.

Zwar ist es grundsätzlich möglich, im Rahmen der allgemeinen planerischen Abwägung über die Vorhaben des zwingenden Rechtes (hier: § 41 BImSchG) hinaus, private Belange durch die Anordnung von Schutzvorkehrungen zu schützen. Jedoch ist im Rahmen der Planfeststellung im Allgemeinen – wie bereits auf Ebene von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV (s.o.) - nur über projektbedingte (sprich: durch das Vorhaben neu geschaffene) Auswirkungen zu entscheiden. Nicht hingegen kann die Planfeststellungsbehörde den Vorhabenträger zur Beseitigung / Abschwächung bereits bestehende Vorbelastungen bzw. zur Abwehr künftiger, vorhabenunabhängiger negativer Entwicklungen (hier: Steigerung Verkehrs- und damit einhergehend der Immissionsbelastung) verpflichten.

(b) Entschädigung für Wertminderung

Da bereits auf Ebene der (aktiven) Prävention das – prinzipielle – Erfordernis nach Vornahme aktiven Lärmschutzes aus anderen (oben genannten) Gründen als (technischer) Unmöglichkeit (bei Durchführung des Vorhabens) oder (finanzieller) Unverhältnismäßigkeit (siehe etwa § 41 Abs. 2 BImSchG / Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) zu verneinen war, war im Rahmen der Planfeststellung auch keine – hilfsweise an Stelle des aktiven Lärmschutz tretende - Verpflichtung zur Entschädigung für etwaige Wertminderungen o.Ä. (etwa gem. § 42 BImSchG oder Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) auszusprechen (vgl. *Ziffer B.VI.1.4 EntschGründe*)

2.3 Einwendung Nr. 1002

2.3.1 Allgemeines

Die Einwender sind Eigentümer des Waldgrundstückes **Fl.Nr. 281** der Gemarkung Waldkraiburg (Stadt Waldkraiburg), welches durch die bestehende St 2091 in zwei Teile zerschnitten wird: einem kleineren westlich sowie eines großen östlich der St 2091.

Im Zuge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung und für die Verknüpfung der beiden Staatsstraßen einschließlich der erforderlichen Rampen und Kreisverkehre, der Verlegung und Neuanknüpfung der MÜ 20 an die St 2091 sowie des Verschiebens der St 2091 um bis zu 40 Meter nach Osten (infolge der Höhenfreimachung der Kreuzung zwischen St 2091 und Bahnlinie) soll das Grundstück (Gesamtfläche: 16.213 m²) nahezu vollständig in Anspruch genommen werden: Dauerhaft eine Teilfläche in Höhe von 12.780 m², eine weitere Teilfläche in Höhe von 240 m² vorübergehend. Die Einwender sind damit die unmittelbar Grundbetroffenen mit dem größten Flächenentzug.

Die Einwender mussten bereits in der Vergangenheit für Baumaßnahmen im Bereich der Pürtener Kreuzung Flächen abtreten.

2.3.2 Einwendungen / Erwidern des Vorhabenträgers

Mit Schreiben vom 30.04.2018 sowie im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 wendeten sich die Einwender aus den unten angeführten Gründen gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstückes. Der Vorhabenträger hat hierauf mit Schreiben vom 10.12.2019, im Rahmen der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 sowie mit Schreiben vom 21.05.2019 erwidert.

Nachfolgend wird das Vorbringen lediglich zusammengefasst in seinen wesentlichen Aussagen wiedergegeben. Für die Details wird auf die o.g. Schreiben sowie das Protokoll der o.g. mündlichen Verhandlung verwiesen.

(1)

Zunächst führen die Einwender an, dass die Planungsziele ihrer Ansicht nach mit geringerem Flächenverbrauch und eventuell sogar kostengünstiger erreicht werden könnten, wenn anstelle der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung ein Kreisverkehr errichtet werden würde.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung zunächst dargelegt, weshalb sowohl ein einfacher Kreisverkehr sowie ein Kreisverkehr mit Bypässen nicht leistungsfähig ist:

Ein zweistreifiger Kreisverkehr mit zweistreifigen Zufahrten sowie einem Außendurchmesser von mindestens 60 wiederum sei zwar isoliert gesehen leistungsfähig, stelle jedoch angesichts der sich daraus ergebenden Folgewirkungen und damit verbundener Nachteile keine vorzugswürdige Alternative zur beantragten Höhenfreimachung dar:

- Zunächst zeigten Erfahrungen an anderen derartig komplex aufgebauten Kreisverkehren, dass die Verkehrsteilnehmer hiervon oftmals schlicht überfordert seien (Konsequenz: mangelnde Verkehrssicherheit).
- Um Fußgängern und Radfahrern, insbesondere den Schulkindern auf den stark frequentierten Geh- und Radwegen eine sichere Querung zu ermöglichen, müssten zudem zwei jeweils ca. 18 Meter lange Unterführungen gebaut werden. Ungeachtet der hierdurch entstehenden Mehrkosten (zwei Unterführungsbauwerke versus ein Brückenbauwerk) fehle es für eine derartige Querung an der hierfür erforderlichen Akzeptanz angesichts der Tatsache, dass die Unterführungen unmittelbar an den Wald angrenzen und von den Schulkindern morgens sowie abends und damit oftmals bei Dunkelheit oder Dämmerung genützt werden müssten.
- Des Weiteren würde infolge technischer Zwänge im Zusammenhang mit der Lage der Straßenbauwerke an der Hangkante des Innwerkkanals der Flächenverbrauch für die südliche Zufahrt zum Keisel im Vergleich zur beantragten Variante sich zum einen erhöhen und zum anderen stärker in den naturschutzfachlich hochwertigen und sensiblen Hangwald eingreifen. Zudem müsse berücksichtigt werden, dass auch bei dieser Variante die MÜ 20 aus Gründen der Verkehrssicherheit mittels Rechtstropfete an die St 2091 angeknüpft werden müsste. Betrachte man den Flächenverbrauch insgesamt, würde auch eine Lösung mittels – leistungsfähigen – Kreisverkehr den Flächenverbrauch nicht merklich reduzieren. Zudem müssten auch bei dieser

Lösung große Teile des Einwender-Grundstückes in Anspruch genommen werden (10.520 m² dauerhaft sowie 160 m² vorübergehend).

Um eine Sperrung der St 2091 sowie der St 2352 sowie der Bahnlinie für die Bauzeit von mindestens zwei Jahren unter weiträumiger Umleitung des umfangreichen Verkehrs mit all den damit verbundenen Beeinträchtigungen zu vermeiden, habe man sich – so der Vorhabenträger weiter - dafür entschieden, unter Aufrechterhaltung des Verkehrs zu bauen, was teilweise erfordere, außerhalb des bestehenden Straßenraumes neu zu bauen und nach Fertigstellung den Verkehr auf die neu errichtete Fahrbahn umzulegen und die alten Straßenteile zurückzubauen.

(2)

Des Weiteren weisen die Einwender auf die für sie ergebenden Auswirkungen eines Flächenverlustes hin: So sei das Grundstück die einzig verbleibende Waldfläche der Familie. Mit dem hieraus gewonnenen Holz werde die Hackschnitzelanlage betrieben, mittels derer die beiden Häuser der Familie beheizt würden. Durch den weitgehenden Verlust dieser Flächen bzw. der Zerstückelung der verbleibenden Restflächen wäre eine Selbstversorgung in punkto Brennholz nicht mehr möglich. Vielmehr müsste Holz gekauft oder auf eine andere Art der Beheizung umgestiegen werden.

2.3.3 Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung

Die vorliegend beantragte, notfalls im Wege der Enteignung vorzunehmende Inanspruchnahme des Grundstückes Fl.Nr. 281 der Gemarkung Waldkraiburg (Stadt Waldkraiburg) unter Entzug der Sachsubstanz war – nach Ermittlung und Abwägung aller auf Ebene der Planfeststellung zu berücksichtigenden für und wider streitenden Belangen unter Berücksichtigung von Art. 14 Abs. 3 GG sowie der enteignungsrechtlichen Vorgaben der Art. 40 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2, Abs. 2 BayStrWG, Art. 1 Abs. 2 Nr. 1, Art. 3 BayEG – aus den nachfolgenden Gründen für zulässig zu erachten.

Die Einwendung war daher zurückzuweisen.

(1) Fehlen zumutbarer Alternativen zur Erreichung der Planungsziele

Wie bereits im Rahmen des Variantenvergleichs sowie zu den Ausbaustandards dargestellt, ermöglicht die vorliegend beantragte Variante im Vergleich der einzelnen Planungs- und daran anknüpfenden Bauausführungsvarianten unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Bau- und Unterhaltungskosten den ausgewogensten Interessensausgleich zwischen den verkehrlichen Belangen (Verkehrsfunktion / Verkehrssicherheit / Leistungsfähigkeit von St 2091 und deren Kreuzungs- und Knotenpunkten mit anderen Verkehrswegen), dem Gesichtspunkt des Flächenschutzes (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG) sowie sonstiger öffentlicher, kommunaler oder privater Belangen (wie insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes, des Immissionsschutzes, des Trinkwassergebiets- sowie des Eigentumsschutzes sowie Belangen der Rettungsdienste) den angemessensten Interessensausgleich.

*Siehe hierzu auch die Ausführungen unter **Ziffer B.III sowie B.IV.1 der Entscheidungsgründe.***

Wie seitens des Vorhabenträgers ausgeführt sowie seitens der zuständigen, im Rahmen des Anhörungsverfahrens beteiligten Fachbehörden bestätigt, sind Lösungen mittels einfachem Kreisverkehr oder eines Kreisverkehrs mit Bypassen angesichts der bestehenden sowie in Zukunft zu erwartenden Verkehrsbelastung nicht bzw. nicht in ausreichendem Maße leistungsfähig und damit ungeeignet, die gesteckten Planungsziele zu erreichen.

Des Weiteren ist zwar davon auszugehen, dass ein zweistreifiger Kreis mit zweistreifigen Zufahrten - theoretisch – geeignet wäre, die Verkehrsströme zu bewältigen. Jedoch bestehen erhebliche Zweifel, ob in der Praxis die Komplexität eines solchen Kreisverkehrs die Verkehrsteilnehmer nicht vielmehr überfordert und damit sowohl in punkto Verkehrssicherheit (ebenfalls Planungsziel) wie auch in punkto Leistungsfähigkeit erhebliche Defizite ausweist.

Selbst wenn man einen solchen Kreisverkehr als gerade noch geeignet, die Planungsziele zu erreichen, beurteilt, war dieser – nach Abwägung aller Vor- und Nachteile von beantragter und vorliegend seitens der Einwender geforderter Variante nicht als vorzugswürdig zu erachten. Ausschlaggebend waren hierbei insbesondere folgende Gesichtspunkte:

Auch bei dieser Variante wäre der Flächenverlust zu Lasten der Einwender sehr hoch: Statt wie beantragt 12.780 m² dauerhaft sowie 240 m² vorübergehend würden nun noch immer 10.520 m² dauerhaft sowie 160 m² vorübergehend und damit immer noch ein Großteil des Grundstückes in Anspruch genommen werden. Hinsichtlich des sich insgesamt ergebenden Flächenverbrauch ergibt sich quantitativ keine nennenswerte Ersparnis, unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten qualitativ jedoch eine Verschlechterung infolge erforderlicher Eingriffe in den Hangwald.

Dem gegenüber stünde eine nur eingeschränkte Verbesserung in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit im Bereich der Kreuzung von St 2091 und St 2352, zudem die Mehrkosten und v.a. das Akzeptanzproblem hinsichtlich der Unterführungen für Rad- / Fuß- und v.a. Schulverkehr.

(2) Abwägung Planungsziele / Belange der Einwender

Die für das Vorhaben streitenden Belange (Planungsziele sowie sonstige, durch das Vorhaben begünstigte öffentliche, kommunale oder private Belange) überwiegen im vorliegenden Fall – nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte – das Bestandsinteresse des Einwenders am Erhalt seines Grundeigentums sowie am Fortbestand seiner Nutzung der streitgegenständlichen Grundstücke.

(1)

Für das Vorhaben sprechen zunächst die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele.

Wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung unter *Ziffer B.II der Entscheidungsgründe* dargestellt, dient das Vorhaben dazu, die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der St 2091 (sowie deren Knotenpunkten) auch in Zukunft zu gewährleisten.

Welch zentrale, überörtliche Verbindungsfunktion die St 2091 als regionaler Autobahnzubringer für viele tausende Pendler, Gewerbetreibende sowie den Lastverkehr tagtäglich erfüllt und welche große Verkehrsbedeutung ihr damit zukommt, wird nicht nur formal durch ihre Einstufung als Staatsstraße zum Ausdruck gebracht,

sondern auch ganz faktisch durch Art und Umfang der derzeitigen sowie der für die Zukunft zu erwartenden verkehrlichen Nutzung.

Um dieser Funktion angesichts des immer stärker zunehmenden Verkehrs gerecht werden zu können, ist ein sicheres und leistungsfähiges Abwickeln des Verkehrs, insbesondere an den Knoten- und Kreuzungspunkten zu anderen Verkehrswegen / Zwangspunkten von fundamentaler Bedeutung.

Die Dringlichkeit, die sich aus den derzeit trotz Durchführung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen weiterhin bestehenden Defiziten in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ergibt, welche durch das enge räumliche und funktionale Zusammenliegen der einzelnen Kreuzungs-, Verknüpfungs- und Problempunkte noch erheblich verstärkt werden, kommt nicht nur durch die Bewertungen und Mahnungen der einschlägigen Expertenkommissionen zum Ausdruck. Sie manifestiert sich auch in der Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung, die geplanten Maßnahmen im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern als Maßnahme der ersten Dringlichkeit auszuweisen.

Siehe hierzu die Darstellungen im 7. Ausbauplan der Bayerischen Staatsregierung für die Staatsstraßen in Bayern vom 11.10.2011, lfd. Nr. RO 230-07 sowie RO 240-07.

Angesichts des steten Austausches von Waren und Dienstleistungen in einer immer stärker miteinander vernetzten Welt, einer Welt, in der von Arbeitnehmern, Dienstleistern oder Gewerbetreibenden immer stärker örtliche Flexibilität eingefordert wird, Mieten oder Grundstückspreise in wirtschaftsstarken, attraktiven Ballungsräumen stark ansteigen und Menschen mit geringem oder mittlerem Einkommen zwingt, in das nähere oder weitere Umfeld auszuweichen und zu pendeln, in welcher lokale oder regionale Wirtschaftsstandorte einem immer stärkeren (globalen) Wettbewerb ausgesetzt sind sowie angesichts der Herausforderung und dem landesplanerischen Ziel, die Ungleichverhältnisse zwischen Land und Stadt zu reduzieren, den ländlichen Raum zur Schaffung gleicher Lebensverhältnisse zu stärken, kommt Mobilität im Allgemeinen und insbesondere der Aufrechterhaltung bereits bestehender, zentraler Stränge des Verkehrsnetzes ein sehr hohes Gewicht zu.

Hinsichtlich des Planungsziels „Verbesserung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung bereits seit langem bestehender Unfallschwerpunkte“ war zudem zu berücksichtigen, dass der Straßenbaulastträger

insoweit nicht nur seiner, ihm vom Gesetzgeber aufgegebenen Schutzpflicht gegenüber dem Eigentum der betroffenen Nutzer im Falle von reinen Sachschäden nachkommt (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 Var. 2 BayStrWG), sondern zugleich den Schutz hinsichtlich Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer und weiterer potentieller Betroffener (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) verbessert: Zwar haben sich die Unfallfolgen – infolge der Verbesserung der Sicherheit der Fahrzeuge – jüngst auf Unfälle mit Leichtverletzten reduziert (*siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe***) Aufgrund der Anzahl der Unfälle und angesichts der zu erwartenden Verkehrszunahme bergen die Unfallschwerpunkte jedoch immer auch ein erhöhtes Risiko hinsichtlich Unfällen mit schwereren Unfallfolgen (Schwerverletzte oder Getötete).

Insbesondere die Schutzgüter Leben und körperlicher Unversehrtheit / Gesundheit waren mit sehr hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Als weiterer Aspekt spricht für das Vorhaben, dass gerade bzw. nur durch die vorliegende koordinierte Planung, mit welcher die verschiedenen Problempunkte im Rahmen eines Gesamtkonzeptes angegangen und behoben werden, eine optimale Effektivität bei der Erreichung der Planungsziele erreicht werden kann.

(2)

Jenseits der Planungsziele begünstigt die vorliegende Planung zudem weitere öffentliche, kommunale und private Belange:

Zum einen mindert das Abrücken der St 2091 nach Osten sowie deren Tieferlegung die Immissionsbelastung des Wohngebietes südwestlich der Pürtener Kreuzung (Entlastungswirkung). Dies führt nicht nur zu einer Erhöhung des derzeitigen Wohnkomfort. Vielmehr dient Immissionsschutz v.a. auch dem Schutz der menschlichen Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) sowie des allgemeinen Wohlbefindens, Schutzgüter von hohem Gewicht.

Zum anderen vermeidet die vorliegende Planung durch ihre Strategie des Bauens unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs gravierende Nachteile während der Bauphase infolge Sperrungen und Umleitungen.

*(Siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen des Variantenvergleichs unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe**.*

Durch das gebündelte und koordinierte In-Angriff-Nehmen der bestehenden Bedarfspunkte ist nicht nur – wie soeben oben beschrieben – eine größere Zieleffektivität gegeben, sondern kann vielmehr das Vorhaben in nur einem Planfeststellungsverfahren geprüft sowie in nur einer Bauphase realisiert werden und damit die Kosten für Planung, Verfahren sowie Vergabe und Bau als auch die Belastungen für Umgebung, Anwohner und Straßennutzer reduziert werden.

(3)

Auf Seiten der Einwender wiederum steht ihr – grundrechtlich in Art. 14 GG geschütztes – Bestandsinteresse, welches sich im vorliegenden Fall hinsichtlich der Bestimmung seines Gewichtes im Rahmen der Abwägung auf das reine Interesse am Erhalt der Substanz / des Eigentums beschränkt (Grundstück dient vorliegend weder einem existenzfähigen Betrieb, welcher infolge Flächenentzug gefährdet wäre, noch befindet sich darauf Wohnbebauung).

Bei der Gewichtung des Bestandsinteresses war zunächst der große Umfang des Flächenverlustes zu berücksichtigen sowie die geringe Größe des verbleibenden Flächenstückes.

Der Planfeststellungsbehörde ist darüber hinaus bewusst, dass eine Brennholz-Selbstversorgung aus eigenen Waldbeständen infolge Flächenverlust sowie Zerstückelung nicht mehr ausreichend möglich ist, die Einwender vielmehr Hackschnitzel – wie andere Verbraucher – zukaufen müssen (so sie keine anderen Waldbestände als Ersatzland erhalten). Allerdings war in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass sich angesichts des derzeit großen Angebots an entsprechendem Holz sich die Preise hierfür auf relativ niedrigem Niveau bewegen, zudem für die Gewinnung des Holzes ebenfalls Aufwendungen (finanziell / zeitlich) anfielen, welche nun entfallen.

(4)

Angesichts des oben beschriebenen sehr hohen Gewichtes der für das Vorhaben sprechenden Belange (bereits einzelnen, zudem auch in der Summe) sowie der Tatsache, dass geeignete, zumutbare Alternativen zur Erreichung der Planungsziele – wie oben beschrieben – nicht zu Verfügung stehen, war trotz des massiven Flächenverlustes zu Gunsten des Vorhabens zu entscheiden und die Einwender auf die für den Flächenentzug sowie die hieraus resultierenden Folgeschäden zu leistende Entschädigung zu verweisen.

2.4 Einwendung Nr. 1003

2.4.1 Allgemeines

Der Einwender ist Eigentümer des Waldgrundstückes **Fl.Nr. 278** der Gemarkung Waldkraiburg (Stadt Waldkraiburg). Die bestehende St 2352 zerschneidet am südlichen Rand das o.g. Grundstück: Der Großteil des Grundstückes liegt nördlich, ein kleiner, ca. 2 Meter breiter Streifen südlich der Staatsstraße.

Im Zuge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung soll das Grundstück (Gesamtgröße: 14.971 m²) - Stand 2. Tektur - in Höhe einer Teilfläche von 390 m² auf einem schmalen Streifen entlang der St 2352 dauerhaft in Anspruch genommen werden.

2.4.2 Einwendungen / Erwidern des Vorhabenträgers

Mit Schreiben vom 12.05.2018 hat der Einwender Einwendungen gegen die geplante Inanspruchnahme sowie weitere Maßnahmen des Vorhabens mit potentieller Auswirkung auf sein Grundstück erhoben. Der Vorhabenträger hat hierauf mit Schreiben vom 10.12.2018 erwidert. An der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 hat der Einwender teilgenommen, jedoch keine weiteren Ausführungen getätigt.

Nachfolgend wird das Vorbringen lediglich zusammengefasst in seinen wesentlichen Aussagen wiedergegeben. Für die Details wird auf die o.g. Schreiben verwiesen.

(1)

Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Grundstückes Fl.Nr. 278 fordert der Einwender zunächst auf Ebene der Planungsvarianten eine andere Ausgestaltung des geplanten Ausbaus:

(a)

Zunächst plädiert er dafür, anstelle einer Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung mitsamt der für die Verknüpfung der beiden Staatsstraßen erforderlichen, zusätzliche Flächen einfordernde Verknüpfungsrampen und –Kreisverkehre die Pürtener Kreuzung zu einem Kreisverkehr umzubauen, um so den Flächenverbrauch östlich

der St 2091 / nördlich St 2352 zu minimieren bzw. hinsichtlich bestimmter Flächen vollständig zu vermeiden.

Der Vorhabenträger hat in seiner Erwiderung dargelegt, dass und aus welchen Gründen ein Kreisverkehr – je nach Ausgestaltung – nicht ausreichend leistungsfähig oder mit zusätzlichen, seiner Ansicht nach schwerwiegenden Nachteilen verbunden sei.

(b)

Selbst im Fall einer Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung könne - hilfsweise – eine Inanspruchnahme der nördlich der St 2352 liegenden Waldflächen des Einwenders zumindest um einen zwei Meter breiten Streifen reduziert werden.

Hierfür müsste entweder der östliche Verknüpfungskreisverkehr (*lfd.Nr. 1.11 des Regelungsverzeichnisses*) zwei Meter weiter südlich positioniert werden, so dass sich auch die daran angeknüpfte St 2352 östlich des Kreisverkehrs etwas nach Süden schieben würde.

Alternativ könnte auch lediglich die St 2352 östlich des Kreisverkehrs / auf Höhe des Grundstücks des Einwenders auf altem Bestand geführt und erst dann an den – wie vom Vorhabenträger vorgesehen positionierten – Kreisverkehr angeknüpft werden.

Der Vorhabenträger hat hierauf erwidert: Um eine Sperrung der St 2352 (sowie in anderen Bereichen der geplanten Baumaßnahmen: der St 2091) für die Bauzeit von mindestens zwei Jahren unter weiträumiger Umleitung des umfangreichen Verkehrs mit all den damit verbundenen Beeinträchtigungen zu vermeiden, habe man sich dafür entschieden, unter Aufrechterhaltung des Verkehrs zu bauen, was teilweise erfordere, außerhalb des bestehenden Straßenraumes neu zu bauen und nach Fertigstellung den Verkehr auf die neu errichtete Fahrbahn umzulegen und die alten Straßenteile zurückzubauen (leichtes Verschieben der Fahrbahn). Ein Ab-rücken nach Süden wäre bautechnisch äußerst problematisch, da die Straßenbauwerke in diesem Fall zu nah an der Hangkante liegen würden.

(c)

Mittels 2. Tektur hat der Vorhabenträger zur Reduzierung von Grundinanspruchnahmen an der St 2352 östlich der Pürtener Kreuzung auf das Anlegen einer zweiten Querung für den Fuß- und Radverkehr am östlichen Verknüpfungskreisverkehr (zusätzlich zu der, wenige Meter östlich gelegenen Querung mittels Drückampel)

sowie auf ein zusätzliches Stück Geh- und Radweg verzichtet. Hierdurch reduziert sich der ursprüngliche Flächenentzug von 9.600 m² auf 9.580 m².

(2)

Des Weiteren macht der Einwender geltend, nach Durchführung der geplanten Straßenbaumaßnahmen sein Grundstück nicht mehr ordnungsgemäß bewirtschaften zu können.

Der Vorhabenträger hat diesbezüglich in seiner Erwiderung darauf hingewiesen, dass eine Zufahrt über das bisherige Straßengrundstück weiterhin möglich sei.

(3)

Zudem befürchtet der Einwender, dass sein Waldgrundstück durch die geplanten Rodungen auf den westlich davon liegenden Grundstücken Fl.Nr. 279 und Fl.Nr. 280 (beide ebenfalls Gemarkung Stadt Waldkraiburg (Stadt Waldkraiburg)) einer extremen Sturmgefahr ausgesetzt wird.

(4)

Des Weiteren fordert der Einwender vom Vorhabenträger, auch während der Bauzeit eine Zufahrtsmöglichkeit zum o.g. Grundstück zum Zwecke der Bewirtschaftung zu gewährleisten.

Der Vorhabenträger hat mit Schreiben vom 10.12.2018 verbindlich zugesichert, eine – eventuell zeitweise auch nur provisorische – Zufahrt während der Bauzeit sicherzustellen. Sollte eine kurzzeitige vollständige Sperrung der Zufahrt unumgänglich sein (beispielsweise beim Einbau der Fahrbahndecke über die gesamte Breite) hat der Vorhabenträger in diesem Zusammenhang verbindlich zugesichert, den Einwender rechtzeitig hierüber zu informieren, so dass dieser entsprechend disponieren kann.

2.4.3 Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung

(1) Reduzierung Grundinanspruchnahme / Alternativen

Die Einwendung war insoweit zurückzuweisen, als eine andere Ausgestaltung des geplanten Ausbaus zwecks Reduzierung von Eingriffen in das Grundstück des Einwenders gefordert wurde.

(a) Kreisverkehr statt Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung

Wie bereits im Rahmen der Variantenprüfung zur Planungsvariante 4 ausgeführt, wäre ein Kreisverkehr anstelle der Höhenfreimachung ungeeignet, jedenfalls aber mit derart gewichtigen Nachteilen verbunden, dass sie auch unter Inkaufnahme u.a. einer minimal weiterreichenden, insgesamt in Umfang und Lage jedoch noch vertretbarem Inanspruchnahme eines schmalen Streifens des Einwender-Grundstückes zu verwerfen waren:

Ein „einfacher“ Kreisverkehr (ohne kapazitätssteigernde Maßnahmen) wäre nicht leistungsfähig, den bestehenden bzw. noch zu erwartenden Verkehr ausreichend und verkehrssicher zu bewältigen.

Ausreichende Leistungsfähigkeit wäre nur bei einem mit zusätzlichen kapazitätssteigernden Maßnahmen (zweistreifiger Kreisel mit zweistreifigen Zufahrten) ausgestatteten Kreisverkehr geben.

Die mit dieser Lösung verbundenen Nachteile waren, auch unter Berücksichtigung des Bestandsinteresses des Einwenders, zu schwerwiegend, als dass der Planungsvariante 4 – u.a. zu Gunsten einer Minimierung der Grundinanspruchnahme zu Lasten des Einwenders - der Vorzug hätte gegeben werden müssen.

In Bezug auf das Bestandsinteresse des Einwenders war im Rahmen der Abwägung insbesondere entscheidend, dass die Grundstücksinanspruchnahme angesichts des relativ moderaten Umfangs (2,6, % der Gesamtfläche) sowie der Lage des Flächenentzuges (*nur schmaler, durchgehender Streifen der nördlich der St 2352 gelegenen Waldfläche betroffen, keine (weitere) Zerschneidung*) keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die grundsätzliche Bewirtschaftung des Grundstückes erwarten lassen.

*Hinsichtlich den Auswirkungen der Planungsvariante 4 sowie zu Vergleich und Abwägung der Planungsvarianten 3 (beantragt) und 4 wird auf die Ausführungen im Rahmen des Variantenvergleichs unter **Ziffer B.III.3.2 der Entscheidungsgründe** verwiesen.*

(b) Ausgestaltung des östlichen Verknüpfungskreisverkehrs sowie der östlich hiervon gelegenen St 2352

Wie bereits im Rahmen der Variantenprüfung dargestellt sowie auch seitens des Vorhabenträgers in seiner Erwiderung v. 10.12.2018 angeführt (s.o.), würde ein, ausschließlich den bereits bestehenden Straßenraum nutzender Ausbau (*im Rahmen dieses Beschlusses als sog. Planungsvariante 5 aufgeführt*) während der mehrjährigen Baudurchführung aufgrund der hierfür erforderlichen Sperrungen und Umleitungen oder zu errichtender temporärer Ersatztrassen zu weitreichenden Beeinträchtigungen, in letzterem Falle des Weiteren zu einer massiven Kostensteigerung (*siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer B.III.3.1.3(2) der Entscheidungsgründe*) führen.

*Hinsichtlich der allgemeinen Problematik Bauen im Bestand unter Sperrung und Umleitung, insbesondere zu den sich hieraus ergebenden Auswirkungen wird auf die Ausführungen zur Planungsvariante 5 sowie zu Vergleich und Abwägung der Planungsvarianten 5 und 3 (beantragte Variante) unter **Ziffer B.III.3.1 sowie Ziffer B.III.4 der Entscheidungsgründe** verwiesen.*

Des Weiteren war – wie auch vom Vorhabenträger in seiner Erwiderung aufgeführt (s.o.) - zu berücksichtigen, dass die unmittelbar südlich der St 2352 liegende Hangkante zum Innwerkkanal etwaigen Verschiebungen eine natürliche Grenze setzt, welche nur mit unverhältnismäßigen Eingriffen und massiven bautechnischen und finanziellen Aufwand zu überwinden wäre.

Die hiermit verbundenen Nachteile waren, auch unter Berücksichtigung des Bestandsinteresses des Einwenders, zu schwerwiegend, als dass - zu Gunsten einer Minimierung der Grundinanspruchnahme – dieser Variante der Vorzug gegeben hätte werden müssen.

In Bezug auf das Bestandsinteresse des Einwenders war im Rahmen der Abwägung auch hier wiederum insbesondere der relativ moderate Umfang sowie die Lage des Flächenentzuges ausschlaggebend (*vgl.o.*).

(2) Beeinträchtigungen in der Bewirtschaftung

Soweit sich der Einwender gegen die Durchführung der Straßenbaumaßnahmen im Bereich des Grundstückes wandte mit der Begründung, diese würde eine Bewirtschaftung der – im Eigentum des Einwenders verbleibenden – Flächen künftig unmöglich machen, war diese als unbegründet zurückzuweisen.

Weder führt der Einwender in seinem schriftlichen Vortrag aus, aus welchen Gründen eine Bewirtschaftung infolge der im Bereich des Grundstückes vorgenommenen Straßenbaumaßnahmen künftig nicht mehr möglich sei, noch ergibt sich dies aus sonstigen Umständen. Insbesondere ist die Zugänglichkeit der verbleibenden Flächen auch nach Durchführung des Vorhabens weiterhin gewährleistet.

(3) Mittelbare Beeinträchtigungen durch Aussetzen Sturmgefahr

Inwieweit durch die vorgesehenen Rodungen die besagten Waldbestände tatsächlich wie vom Einwender behauptet, einer (erhöhten) Sturmgefahr ausgesetzt werden, konnte vorliegend offengelassen werden. Denn selbst wenn man zu Gunsten des Einwenders eine solche Windwurfgefahr annimmt, verfügt der Einwender weder über eine Rechtsposition, die ihn dazu ermächtigt, unter Hinweis auf die Gefahr für die Substanz seiner Waldbestände die Rodung zu untersagen bzw. entsprechende sonstige Schutzvorkehrungen zu fordern (*siehe hierzu sogleich die Ausführungen unter Ziffer (a)*), noch überwiegen seine Interessen die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele im Rahmen der planerischen Abwägung, sei es isoliert bipolar gegenüber den Zielen des Vorhabens (*siehe hierzu sogleich die Ausführungen unter Ziffer (b)*), sei es summiert zusammen mit den übrigen negativen Auswirkungen auf andere (öffentliche, kommunale oder private) Belange.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe** zur Alternativenprüfung sowie unter **Ziffer B.VII der Entscheidungsgründe** zur Gesamt abwägung.*

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen.

(a) entgegenstehende Rechtspositionen des Einwenders

Unterstellt, die geplanten Rodungen führten tatsächlich zu einer signifikant erhöhten Windwurfgefahr gegenüber den benachbarten Waldbeständen, verfügt der Einwender dennoch über keinerlei bestehende (privat- wie öffentlich-rechtliche) Rechtsposition, die es ihm ermöglicht, die geplanten Rodungen zu untersagen. Eine derartige Rechtsposition folgt insbesondere nicht aus § 903 Satz 1 Var. 2 BGB aufgrund seiner Stellung als Eigentümer des den Rodungsflächen benachbarten Grundstückes Fl.Nr. 278.

keine Untersagung aufgrund privatrechtlichem Eigentum des Einwenders am Grundstück (§ 903 Satz 1 Var. 2 BGB)

Anders als bei unmittelbaren Inanspruchnahmen des betroffenen Grundstückes, welche der jeweilige Grundstückseigentümer grundsätzlich mittels Ausschlussrecht (§ 903 Satz 1 Var. 2 BGB) abwehren kann und welche somit gegen seinen Willen nur im Wege einer entschädigungspflichtigen Enteignung durchgesetzt werden können, kann der Eigentümer eines Grundstückes nicht per se bestimmte Nutzungen benachbarter Grundstücke (hier: Rodungen) untersagen, die das Risiko einer (mittelbaren) Beeinträchtigung seines Grundstückes in sich tragen.

Vielmehr ist bei Maßnahmen, bei denen primär das benachbarte Grundstück genutzt wird (hier: Rodungen), welche jedoch auch zu mittelbaren Auswirkungen auf das Grundstück Einwenders führen, wie folgt zu differenzieren:

Nutzungen, welche mit Grenzüberschreitungen von Menschen und festkörperlichen Gegenständen (einschließlich Tieren und Flüssigkeiten) verbunden sind, können grundsätzlich vom Eigentümer des betroffenen Grundstückes gemäß § 903 Satz 1 Var. 2 BGB untersagt werden, es sei denn, der Eigentümer ist – aufgrund einer speziellen Vorschrift / eines speziellen Rechtes eines Dritten zur Duldung verpflichtet.

Handlungen auf dem benachbarten Grundstück hingegen, durch die etwa natürliche Vorteile oder Zuführungen vom Grundstück des Einwenders abhalten bzw. ein Ableiten von diesem verhindern (z.B. *Behinderung der Licht- und Luftzufuhr durch die Errichtung von Zäunen*) sind hingegen grundsätzlich nicht bereits allein aufgrund der Eigentümerstellung über § 903 Satz 1 Var. 2 BGB abwehrbar (BGH NJW-RR 03, 1313). Eine Abwehrbefugnis kommt insoweit lediglich ausnahmsweise aufgrund spezieller nachbarrechtlicher oder öffentlich-rechtlicher (hier v.a.: waldrechtlicher), drittschützender Vorschriften in Betracht (*dazu sogleich*).

In diese Gruppe ist auch die vorliegende Konstellation einzuordnen, wonach durch Beseitigung von Waldbeständen auf benachbarten Grundstücken, welche bislang den weiter innen gelegenen Waldbeständen Schutz vor Windeinflüssen boten, die (verbleibenden) Waldbestände des Einwenders ihres natürlichen Schutzes vor Wind und Sturm beraubt werden.

**keine Untersagung aufgrund Recht am eingerichteten und ausgeübten
Gewerbebetrieb (§ 823 Abs. 1 Var. 5 BGB i.V.m. § 1004 Abs. 1 Satz 2 BGB analog)**

Wie bereits zuvor hinsichtlich der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme angeführt, ist auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (§ 823 Abs. 1 Var. 5 BGB) nicht zurückzugreifen, wenn (potentielle) Beeinträchtigungen von, vom Betrieb ohne weiteres ablösbare Rechte / Rechtsgüter (hier: forstwirtschaftlich genutztes Grundstück / Eigentum an diesem) im Raumstehen, da insoweit die spezielle Rechtsposition bereits entsprechenden Schutz verleiht bzw. die Reichweite / Grenzen desselben bestimmt.

**keine Untersagung aufgrund
waldrechtlicher (drittschützender) Vorschriften**

Zwar kann die Rodung von Waldbeständen über die waldrechtlichen Instrumente der Waldfunktionspläne (Art. 6 Abs. 1 Nr. 1 Var. 1 BayWaldG, über Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 i.V.m. Abs. 8 Satz 1 BayWaldG) bzw. des Schutzwaldes (Art. 10 Abs. 2 BayWaldG, über Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 Var. 1 BayWaldG) unter Hinweis auf deren Funktion, benachbarte Waldbestände vor Sturmschäden zu schützen, versagt werden.

Ungeachtet der Frage, wie weit diese Vorschriften zu Gunsten des Einwenders drittschützend sind, handelt es sich jedoch bei den vorliegend betroffenen Waldflächen weder um Schutzwald, noch ist diesen in der Waldfunktionsplanung Region Südostbayern (18) eine entsprechende Schutzfunktion zugewiesen (hier nur: lokaler Klimaschutz sowie Erholung).

**keine Untersagung auf Basis nachbarschaftsrechtlicher /
(sonstiger) öffentlich-rechtliche Vorschriften**

Eine Unterlassung auf Basis nachbarschaftsrechtlicher Vorschriften (§ 43 ff. AGBGB) oder öffentlich-rechtlicher Vorschriften jenseits des Waldrechts sind ebenfalls nicht ersichtlich.

(b) Berücksichtigung im Rahmen der planerischen Abwägung

Das Interesse des Einwenders an der Unversehrtheit des verbleibenden Waldbestandes und sein dahingehendes Anliegen am Erhalt der diese schützend umgebenen Waldflächen war, auch wenn von keinem subjektiven Recht erfasst, im Rahmen der allgemeinen planerischen Abwägung nach Maßgabe des allgemeinen Abwägungsgebotes zu berücksichtigen.

Jedoch waren auch auf dieser Ebene nach Würdigung aller relevanter Gesichtspunkte das Interesse des Einwenders am Erhalt seiner geschützten Lage als vorrangig gegenüber den mit dem Vorhaben verfolgten Zielen zu bewerten, als dass die Rodung unter Verweis auf eine etwaig hierdurch entstehende Windwurfgefahr zu untersagen gewesen wäre. Hierbei waren folgende Gesichtspunkte ausschlaggebend:

Die Inanspruchnahme der angrenzenden Waldflächen ist unter verkehrlichen Gesichtspunkten erforderlich und ohne vertretbare Alternative

*Siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung unter **Ziffer B.II der Entscheidungsgründe** sowie im Rahmen der Variantenprüfung, nachzulesen unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe**.*

Seitens des Einwenders wurde weder vorgetragen noch ist anderweitig ersichtlich, dass der Einwender – im Vertrauen auf den Fortbestand seiner geschützten Lage - besondere Investitionen oder sonstige Dispositionen getätigt hat, welche Vertrauensschutz in Form eines Bestandschutzes (Aufrechterhaltung der geschützten Lage mittels Untersagung der Rodung) oder hilfsweise: einer Entschädigung unter Duldung der Aussetzung rechtfertigen würde.

Vielmehr ist der Vorhabenträger als dann Eigentümer der zur Rodung vorgesehenen Flächen – mangels entgegenstehender privat- bzw. öffentlich-rechtlicher Vorschriften (insbesondere Waldrecht, *siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.IV.2.8 der***

Entscheidungsgründe) - gemäß § 903 Satz 1 Var. 1 BGB grundsätzlich zur Rodung befugt.

(c) Entschädigung

Da bereits auf Ebene der (aktiven) Prävention ein prinzipieller Schutz zu verneinen war, war im Rahmen der Planfeststellung auch keine hilfsweise Verpflichtung zur Entschädigung i.S.v. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG auszusprechen.

(4) Zugänglichkeit während Bauphase

Durch die verbindliche Zusage des Vorhabenträgers, die Zugänglichkeit des Grundstückes zu gewährleisten, wurde die Forderung des Einwenders erfüllt, so dass infolge Erledigung im Rahmen der Planfeststellung über die Einwendung nicht mehr zu entscheiden war.

2.5 Einwendung Nr. 2000

2.5.1 Allgemeines

Die Einwenderin ist Eigentümerin der Grundstücke Fl.Nr. 281/17, Fl.Nr. 281/18 sowie Fl.Nr. 281/19 (alle Gemarkung Waldkraiburg, Stadt Waldkraiburg). Bei allen drei Grundstücken handelt es sich um Bauerwartungsland.

Im Zuge der Verlegung der MÜ 20 und deren Anknüpfung an die St 2091 im Rahmen eines Kreisverkehrs soll das **Grundstück Fl.Nr. 281/19**, Gmkg. Waldkraiburg (Gesamtfläche: 3.820 m²) in Höhe von 20 m² (ca. 0,5 % der Gesamtfläche) dauerhaft sowie in Höhe von 190 m² (ca. 5 % der Gesamtfläche) vorübergehend in Anspruch genommen werden.

Im Zuge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung wird des Weiteren das **Grundstück Fl.Nr. 281/17**, Gmkg. Waldkraiburg (Gesamtgröße: 5.340 m²) in Höhe einer Teilfläche von 80 m² (ca. 0,5 % der Gesamtfläche) dauerhaft sowie in Höhe einer weiteren Teilfläche von 230 m² (ca. 0,5 % der Gesamtfläche) vorübergehend in Anspruch genommen.

Die unmittelbar nebeneinanderliegenden, unbebauten Grundstücke bilden zusammen ein von Südwesten nach Nordosten zusammenlaufendes Dreieck. Dieses grenzt im Süden an die St 2352, im Nordosten an die MÜ 20 sowie im Nordwesten an das Gewerbegebiet entlang der MÜ 20 („Bahnhofstraße“).

Derzeit besteht keine Zuwegung von der St 2352 („Kraiburger Straße“) auf die oben genannten Flächen.

2.5.2 Einwendung / Erwidern des Vorhabenträgers

Mit Schreiben vom 16.05.2018 hat die Einwenderin gefordert, eine Zuwegung zum Grundstück Fl.Nr. 281/17 zur Erschließung des gesamten, oben genannten Bauerwartungslandes (inklusive der dahinterliegenden Grundstücksflächen) in die vorliegenden Planungen mitaufzunehmen. Andernfalls drohe eine erhebliche Entwertung der Grundstücksflächen.

Der Vorhabenträger hat hierauf mit Schreiben vom 10.12.2018 erwidert und eine Erschließung über die verlängerte Bahnhofstraße (MÜ 20) angeregt, vorzunehmen nach Abschluss der gegenständlichen Baumaßnahmen.

An der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 hat der Vertreter der Einwenderin zwar teilgenommen, jedoch keine weiteren Ausführungen getätigt.

2.5.3 Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung

Die Einwendung war vorliegend zurückzuweisen, sofern sie sich auf eine ganz konkrete Ausgestaltung der Zuwegung bezog.

Anlieger öffentlicher Straße haben keinen Rechtsanspruch auf eine bestimmte Art der Erschließung, weder auf Erhalt einer bestimmten Zuwegung, noch auf Schaffung einer solchen.

*Siehe insoweit die allgemeinen Ausführungen hierzu unter **Ziffer B.VI.1.3 der Entscheidungsgründe.***

Da vorliegend – auch nach Durchführung des vorliegenden Vorhabens - die Zugänglichkeit der Grundstücke wahlweise über die St 2352 im Süden (wie von der Einwenderin präferiert) oder über die MÜ 20 im Nordosten (wie seitens des Vorhabenträgers vorgeschlagen) gewährleistet ist, die grundsätzliche Zugänglichkeit der Grundstücke durch die verfahrensgegenständliche Planung somit nicht grundsätzlich in Frage gestellt wird, ist eine Entscheidung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hinsichtlich einer konkreten Zuwegung nicht erforderlich.

Diese ist vielmehr in Abstimmung zwischen Einwenderin, Stadt Waldkraiburg sowie den Straßenbaulastträgern von MÜ 20 (Landkreis Mühldorf a. Inn) sowie St 2352 (Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Rosenheim), etwa im Zusammenhang mit einem kommunalen Bauleitplanverfahren festzulegen.

2.6 Einwendung Nr. 3000

2.6.1 Allgemeines

Die Einwender sind Eigentümer und Bewohner einer außerhalb des Plangebiets in der Ortsmitte von **Pürten** gelegenen **landwirtschaftlichen Hofstelle** sowie der im Plangebiet gelegenen **Grundstücke FI. Nr. 301** und **FI. Nr. 307** (nicht unmittelbar durch das Vorhaben betroffen) sowie **FI. Nr. 302** der Gemarkung Pürten und **FI. Nr. 277** der Gemarkung Waldkraiburg (beide unmittelbar durch das Vorhaben betroffen).

(1) Grundstücke FI. Nr. 277 und FI. Nr. 302, Gmkg. Waldkraiburg

Die beiden genannten Grundstücke sollen im Zuge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung sowie der Verknüpfung der beiden Staatsstraßen mittels Kreisverkehr dauerhaft in Anspruch genommen werden:

- Das Grundstück **FI. Nr. 277**, Gmkg. Waldkraiburg (Gesamtfläche: 21.443 m²) in Höhe von 110 m² (ca. 0,5 % der Gesamtfläche) infolge der Verlegung der St 2352 nach Norden.
- Das Grundstück **FI. Nr. 302**, Gmkg. Waldkraiburg (Gesamtgröße: 933 m²), welches im Zuge der geplanten Trassenbegradigung der St 2091 im Bereich südlich der Pürtener Kreuzung fast vollständig vom Straßenbauwerk überdeckt werden würde, soll vollständig durch die Vorhabenträgerin erworben werden.

Beide Grundstücke sind bereits im Zuschnitt geringfügig durch die bestehenden Straßen beeinträchtigt.

(2) Hofstelle Pürten

Die (bestehende und verbleibende) St 2091 verläuft unmittelbar entlang der Hofstelle mitten durch den Ortsteil Pürten.

2.6.2 Einwendungen / Erwidern des Vorhabenträgers

Nachfolgend wird das Vorbringen lediglich zusammengefasst in seinen wesentlichen Aussagen wiedergegeben. Für die Details wird auf die u.g..Schreiben sowie das Protokoll der u.g. mündlichen Verhandlung verwiesen.

Die mit Schreiben vom 18.05.2019, in der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 sowie im Nachgang hierzu mit Schreiben vom 04.06.2019 seitens Nr. 3000 vorgebrachten Einwendungen betreffen die anlagen- und betriebsbedingten Auswirkungen der geplanten Maßnahmen. Sie lassen sich in vier große Themenkomplexe (sowie mehrere Unterpunkte) unterteilen:

Die nachfolgend dargestellten Einwendungen (1) und (2) betreffen potentielle Auswirkungen der im Plangebiet durchgeführten Maßnahmen auf die Hofstelle im außerhalb des Plangebiets liegenden Ortsteil Pürten. Die Einwendungen (3) betreffen die im Plangebiet liegenden, durch das Vorhaben in Anspruch genommene Grundstücke Fl.Nr. 302 und Fl.Nr. 277.

Der Vorhabenträger hat hierauf mit Schreiben vom 10.12.2018, in der mündlichen Verhandlung vom 27.03.2019 sowie mit Schreiben vom 09.05.2019 erwidert.

(1)

Zunächst wird geltend gemacht, die vorliegende Planung verhindere eine etwaige, der Entlastung der Pürtener Bevölkerung dienende Ortsumfahrung Pürten.

(2)

Zudem wird eingewandt, der Ausbau der St 2091 würde auch jenseits des Innwerkanals, im Ortsteil Pürten zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf der St 2091 führen, was wiederum bereits bestehende Belastungen nochmals verschärfen würde. Genannt wurden: Die Immissionsbelastung (und damit einhergehend: Beeinträchtigungen von Gesundheit der Bewohner sowie des Grundeigentums) sowie Erschwernisse beim Abbiegen aus der Hofstelle in die St 2091 inklusive damit einhergehender Unfallgefahr.

(3)

Des Weiteren lehnen die Einwender die geplante Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nr. 277 und Fl. Nr. 302 als unverhältnismäßigen Eingriff in ihr Privateigentum aus folgenden Gründen ab:

(a)

Insbesondere hinsichtlich Letzterem sehen sie zum einen bereits kein Handlungsbedürfnis, jedenfalls aber keine Geeignetheit der vorgesehenen Maßnahmen zur Erreichung der gesteckten Planungsziele (fehlende Planrechtfertigung / fehlender Enteignungszweck):

So sei zum einen zweifelhaft, ob die seitens des Vorhabenträgers angeführten Unfallschwerpunkte überhaupt noch bestünden, oder nicht vielmehr bereits durch die durchgeführten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen ausreichend behoben sind.

Zum anderen würde eine Begradigung der Strecke Pkw und Lkw vielmehr zu schnellem Fahren verleiten, was dem Planungsziel „Verbesserung Verkehrssicherheit“ nicht nur nicht dienlich, sondern vielmehr zuwider laufen würde. Andernorts würden extra Kurven eingebaut, um den Verkehr natürlich zu regulieren und zu verlangsamen. Gerade angesichts der kurzen Strecke zwischen geplantem Kreisverkehr (nördlich der dann höhenfrei gemachten Kreuzung der beiden Staatsstraßen) und Innwerkkanalbrücke sehen sie kein Bedürfnis, durch die Begradigung eine Art „Rennstrecke“ entstehen zu lassen, um anschließend den Verkehr bei Erreichen der Brücke und Eintritt in den Ortsteil Pürten anschließend wieder abzubremesen.

(b)

Zudem weisen die Einwender auf folgende, ihrer Ansicht nach geeignete, ihr Grundstück unberührt lassende vorzugswürdige (Trassen- sowie Planungs-)Varianten hin:

Auf Ebene der Trassenvarianten seien alternative Trassenführungen nicht hinreichend geprüft worden. Im Hinblick auf die Realisierung einer Ortsumfahrung Pürten sei insbesondere eine weiträumige Verlegung der St 2091 in Richtung Osten (nördlich oder südlich am Föhrenwinkel vorbei) unter Errichtung einer neuen, weiter östlich gelegenen Brücke über den Innwerkkanal in Erwägung zu ziehen.

Auf Ebene der Planungsvarianten (*sprich: der konkreten baulichen Ausgestaltung von Knoten- und Kreuzungspunkten, Straßenführung etc.*) halten die Einwender zunächst – auch aus Gründen des Flächen- sowie des Naturschutzes – einen Ausbau für vorzugswürdig, der auf bzw. näher als vorliegend beantragt an den Flächen der bestehenden St 2091 zu liegen kommt. Hinsichtlich der Bauausführung bestünde insbesondere die Möglichkeit einer provisorischen Umfahungsstrecke in der Nähe der jetzt neu geplanten Streckenführung, die wieder zurückgebaut und renaturiert werden könnte.

Des Weiteren halten die Einwender zumindest ein Zurückschwenken der St 2091 auf die Bestandstrasse unmittelbar südlich der – ggf. höhenfrei gemachten - Pürtener Kreuzung und damit noch vor seinem Grundstück für vorzugswürdig, da die hierdurch entstehende (bzw. genauer: beibehaltende) Kurvenführung – wie bereits oben dargestellt („Rennstrecke“) – ein schnelleres Fahren verhindere und somit deutlich geeigneter wäre als die vorliegend beantragte Planung. Alternativ könne man auf der bestehenden Fahrbahn eine gewisse Aufweitung vornehmen, ohne die Staatsstraße um so viele Meter nach Osten zu verschieben, so dass ihr Grundstück verschont bliebe.

Hilfsweise regen die Einwender an, den südlichsten Streckenabschnitt außen vor zu lassen und dort vielmehr die Planung und Realisierung der Ortsumfahrung Pürten und die darin dann vorgesehene Anknüpfung des - bereits im Rahmen dieses Vorhabens ausgebauten – nördlichen Abschnittes der St 2091 mit der südlich davon gelegenen Ortsumfahrung abzuwarten.

Die Einwender beantragten daher, den Antrag auf Erteilung einer Planfeststellung abzulehnen.

2.6.3 Entscheidung im Rahmen der Planfeststellung

(1) Verhinderung einer etwaigen Ortsumfahrung Pürten

Hierfür sei zunächst auf die Ausführungen unter *Ziffer B.VI.1.7.1 der Entscheidungsgründe* verwiesen. Die Einwendung war aus den dort genannten Gründen zurückzuweisen.

(2) Verschärfung bereits bestehender Belastungen durch Erhöhung des Verkehrsaufkommens

Hierfür sei zunächst auf die Ausführungen unter *Ziffer B.VI.1.7.2 der Entscheidungsgründe* verwiesen. Die Einwendung war aus den dort genannten Gründen zurückzuweisen.

(3) Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nr. 277 und Fl. Nr. 302

Die vorliegend beantragte, notfalls im Wege der Enteignung vorzunehmende Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nr. 277 und Fl. Nr. 302 unter Entzug der Sachsubstanz war – nach Ermittlung und Abwägung aller auf Ebene der Planfeststellung zu berücksichtigenden für und wider streitenden Interessen unter Berücksichtigung von Art. 14 Abs. 3 GG sowie der enteignungsrechtlichen Vorgaben der Art. 40 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2, Abs. 2 BayStrWG, Art. 1 Abs. 2 Nr. 1, Art. 3 BayEG - für zulässig zu erachten.

Die Einwendung war daher insoweit zurückzuweisen, als die Ablehnung des Vorhabens unter Verweis auf die Unzulässigkeit der unmittelbaren Grundstücksinanspruchnahme beantragt war.

Die Entscheidung beruht auf folgenden tatsächlichen und rechtlichen Gesichtspunkten:

(a) Handlungsbedarf / zulässiger Enteignungszweck

Die Inanspruchnahme des **Grundstückes Fl.Nr. 302**, Gmkg. Waldkraiburg erfolgt im Zuge der Entschärfung des kurvigen und steil zur Brücke über den Inwerkkanal abfallenden Straßenabschnittes der St 2091 unmittelbar südlich der Pürtener Kreuzung.

Wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung ausführlich dargestellt, handelt es sich hierbei um einen Unfallschwerpunkt. Die in der Vergangenheit ergriffenen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen waren insoweit erfolglos bzw. verlagerten das Geschehen von der Pürtener Kreuzung in den Bereich unmittelbar südlich hiervon (Regelung mittels Lichtsignalampel). Es besteht somit unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit Handlungsbedarf.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe.***

Die Inanspruchnahme des **Grundstückes Fl.Nr. 277**, Gmkg. Waldkraiburg wiederum ist indirekte Folge der Höhenfreimachung der Pürtener Kreuzung sowie der Begradigung des südlich davon gelegenen, voranstehend thematisierten Streckenabschnittes der St 2091, bedingt durch die nötigen Verknüpfungsmaßnahmen (Rampen und Kreisverkehre) sowie die örtlichen Gegebenheiten (Hangkante). Hinsichtlich des Handlungsbedarfes in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der soeben genannten Maßnahmen wird auf die Ausführungen im Rahmen der Planrechtfertigung verwiesen.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.II.3.2 sowie Ziffer B.II.4.2 der Entscheidungsgründe.***

Damit ist in beiden Fällen zugleich ein Enteignungszweck gem. Art. 40 Abs. 1 BayStrWG i.V.m. Art. 9 Abs. 1 Satz 1 und Satz 2, Abs. 2 BayStrWG, Art. 1 Abs. 2 Nr. 1, Art. 3 BayEG gegeben.

(b) Geeignetheit

Anders als vom Einwender vertreten, ist die Begradigung des kurvigen, steil abfallenden Streckenabschnittes der St 2091 südlich der Pürtener Kreuzung geeignet, die verfolgten Planungsziele, namentlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung des Unfallschwerpunktes zu erreichen.

Vielmehr entspricht es dem, auf Erfahrungswissen aus Maßnahmen in der Vergangenheit basierenden derzeitigen Stand der Technik, zu enge Kurven in starker Längsneigung durch Begradigungen zu beseitigen. Dies wird durch Erfahrungen aus diversen Projekten belegt, in welchen die Verkehrssicherheit durch Begradigung deutlich gesteigert werden konnte.

(c) fehlende Alternativen zur Bedarfsdeckung**(aa) Trassenvarianten**

Die vorgebrachte Trassenvariante hat sich - unter Verweis auf die Ausführungen im Rahmen der Variantenprüfung - angesichts der damit verbunden massiven zusätzlichen Eingriffe in östliche, bisher völlig unberührte Waldbestände / Lebensräume / Grundstücke sowie die enormen Mehrkosten (etwa für die Errichtung einer neuen Brücke) nicht aufgedrängt und war daher ohne genauere Prüfung abzulehnen.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.III.2.3 der Entscheidungsgründe.***

*Hinsichtlich der Berücksichtigung einer etwaigen Ortsumfahrung Pürten sei auch in diesem Zusammenhang nochmals auf die Ausführungen unter **Ziffer B.VI.1.7.1 sowie Ziffer B.VI.2.6.3(1) der Entscheidungsgründe** verwiesen.*

(bb) Planungsvarianten(flächenschonender) Ausbau im / nahe am Bestand

Wie bereits im Rahmen des Variantenvergleichs sowie der Ausbaustandards dargestellt, ermöglicht die vorliegend beantragte Variante im Vergleich der einzelnen Planungs- und daran anknüpfenden Bauausführungsvarianten - unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Bau- und Unterhaltungskosten - den ausgewogensten Interessensausgleich zwischen den verkehrlichen Belange (Verkehrsfunktion / Verkehrssicherheit / Leistungsfähigkeit von St 2091 und deren Kreuzungs- und Knotenpunkten mit anderen Verkehrswegen), dem Gesichtspunkt des Flächenschutzes (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG) sowie sonstiger öffentlicher, kommunaler oder privater Belange (wie insbesondere des Natur- und Landschaftsschutzes, des Immissionsschutzes, des Trinkwassergebiets- sowie des Eigentumsschutzes sowie Belange der Rettungsdienste) am angemessensten.

*Siehe hierzu die Ausführungen unter **Ziffer B.III sowie unter Ziffer B.IV.1 der Entscheidungsgründe.***

Belassen auf Bestand zumindest südlich Pürtener Kreuzung

Ein Verschonen des Grundstückes unter Rückleitung der weiter nördlich nach Osten abgerückten St 2091 auf den derzeitigen Trassenverlauf würde das bestehende Problem der kurvigen Linienführung nicht beheben und damit den Planungszielen zuwiderlaufen. Sie stellt daher keine geeignete Alternative zum geplanten Streckenausbau dar.

Die seitens der Einwender vorgebrachte Behauptung, eine stark verwinkelte, gekurvte und steile Streckenführung würde eine Verlangsamung des Fahrtempos und infolge dessen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit mit sich bringen, deckt sich nicht mit den bisherigen Erkenntnissen zum Unfallgeschehen in diesem Bereich.

Vielmehr führt die hohe Kurvigkeit der Strecke im zum Inn abfallenden Streckenbereich mit Blick u.a. auch auf die unzureichenden Sichtverhältnisse, gerade bei schwierigen Witterungsverhältnissen (Glätte / Schnee / Regen / Nacht) zu einem erhöhten Unfall-risiko.

Aus diesem Grund und angesichts der Tatsache, dass es derzeit noch keine konkreten Planungen zu einer Ortsumfahrung von Pürten im Zuge der St 2091 gibt, war auch die Forderung nach einem Außen-vor-Lassen des südlichsten Planungsabschnittes zurückzuweisen.

*Hinsichtlich einer etwaigen Ortsumfahrung Pürten sei auch in diesem Zusammenhang nochmals auf die Ausführungen unter **Ziffer B.VI.1.7.1 sowie Ziffer B.VI.2.6.3(1) der Entscheidungsgründe** verwiesen.*

(d) Beeinträchtigungen seitens der Einwender

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass die geplante Inanspruchnahme für die Einwender mit Beeinträchtigungen verbunden ist.

Unabhängig davon, wie das Grundstück konkret durch die Einwender genutzt wird, bedeutet der Flächenverlust zumindest abstrakt den Verlust von entsprechenden Möglichkeiten der eigenen Nutzung bzw. Verwertung (z.B. Verpachtung / Veräußerung), abhängig von der Beschaffenheit / Lage des Grundstückes, bzw. von entsprechenden Nutzungs- und Verwertungsrechten als Teil des Vollrechts Eigentum.

Konkrete Nutzungen, die dem Bestandsinteresse der Eigentümer im Rahmen der Abwägung - im Vergleich zum oben beschriebenen abstrakten Bestandsinteresse gesehen - ein nochmals erhöhtes Gewicht verleihen (wie etwa die Einbettung des Grundstückes im Rahmen eines Betriebes, dessen Existenzfähigkeit durch den Flächenentzug gefährdet wird, oder eine bestehende Wohnbebauung) wurden vorliegend weder seitens der Einwender vorgetragen noch sind sie anderweitig ersichtlich oder zu vermuten.

(e) Abwägung

Die für das Vorhaben streitenden Belange (Planungsziele sowie sonstige, durch das Vorhaben begünstigte öffentliche, kommunale oder private Belange) überwiegen im vorliegenden Fall – nach Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte – das Bestandsinteresse der Einwender am Erhalt ihres Grundeigentums sowie am Fortbestand der Nutzung der streitgegenständlichen Grundstücke.

Dieser Entscheidung beruht insbesondere auf folgenden tatsächlichen Gesichtspunkten, Prognosen, Gewichtungen und Überlegungen:

(1)

Für das Vorhaben sprechen zunächst die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele.

Wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung unter *Ziffer B.II der Entscheidungsgründe* sowie voranehend zu dieser Einwendung unter *Ziffer B.VI.2.6.3(3)(a) der Entscheidungsgründe* dargestellt, dient das Vorhaben dazu, die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der St 2091 (sowie deren Knotenpunkten) auch in Zukunft zu gewährleisten.

Welch zentrale, überörtliche Verbindungsfunktion die St 2091 als regionaler Autobahnzubringer für viele tausende Pendler, Gewerbetreibende sowie den Lastverkehr tagtäglich erfüllt und welche große Verkehrsbedeutung ihr damit zukommt, wird nicht nur formal durch ihre Einstufung als Staatsstraße zum Ausdruck gebracht, sondern auch ganz faktisch durch Art und Umfang der derzeitigen sowie der für die Zukunft zu erwartenden verkehrlichen Nutzung.

Um dieser Funktion angesichts des immer stärker zunehmenden Verkehrs gerecht werden zu können, ist ein sicheres und leistungsfähiges Abwickeln des Verkehrs, insbesondere an den Knoten- und Kreuzungspunkten zu anderen Verkehrswegen / Zwangspunkten von zentraler Bedeutung.

Die Dringlichkeit, die sich aus den derzeit trotz Durchführung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen weiterhin bestehenden Defiziten in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ergibt, welche durch das enge räumliche und funktionale Zusammenliegen der einzelnen Kreuzungs-, Verknüpfungs- und Problempunkte noch erheblich verstärkt werden, kommt nicht nur durch die Bewertungen und Mahnungen der einschlägigen Expertenkommissionen zum Ausdruck. Sie manifestiert sich auch in der Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung, die geplanten Maßnahmen im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern als Maßnahme der ersten Dringlichkeit auszuweisen.

Siehe hierzu die Darstellungen im 7. Ausbauplan der Bayerischen Staatsregierung für die Staatsstraßen in Bayern vom 11.10.2011, lfd. Nr. RO 230-07 sowie RO 240-07.

Angesichts des steten Austausches von Waren und Dienstleistungen in einer immer stärker miteinander vernetzten Welt, einer Welt, in der von Arbeitnehmern, Dienstleistern oder Gewerbetreibenden immer stärker örtliche Flexibilität eingefordert wird, Mieten oder Grundstückspreise in wirtschaftsstarken, attraktiven Ballungsräumen stark ansteigen und Menschen mit geringem oder mittleren Einkommen zwingt, in das nähere oder weitere Umfeld auszuweichen und zu pendeln, in welcher lokale oder regionale Wirtschaftsstandorte einem immer stärkeren (globalen) Wettbewerb ausgesetzt sind sowie angesichts der Herausforderung und dem landesplanerischen Ziel, die Ungleichverhältnisse zwischen Land und Stadt zu reduzieren, den ländlichen Raum zur Schaffung gleicher Lebensverhältnisse zu stärken, kommt Mobilität im Allgemeinen und insbesondere der Aufrechterhaltung bereits bestehender, zentraler Stränge des Verkehrsnetzes ein sehr hohes Gewicht zu.

Hinsichtlich des Planungsziels „Verbesserung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung bereits seit langem bestehender Unfallschwerpunkte“ war zudem zu berücksichtigen, dass der Straßenbaulastträger

insoweit nicht nur seiner, ihm vom Gesetzgeber aufgegebenen Schutzpflicht gegenüber dem Eigentum der betroffenen Nutzer im Falle von reinen Sachschäden nachkommt (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 Var. 2 BayStrWG), sondern zugleich den Schutz hinsichtlich Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer und weiterer potentieller Betroffener (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) verbessert: Zwar haben sich die Unfallfolgen – infolge der Verbesserung der Sicherheit der Fahrzeuge – auf Unfälle mit Leichtverletzten reduziert (*siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer B.II.3.2 der Entscheidungsgründe*). Aufgrund der Anzahl der Unfälle und angesichts der zu erwartenden Verkehrszunahme bergen die Unfallschwerpunkte jedoch immer auch ein erhöhtes Risiko hinsichtlich Unfällen mit schwereren Unfallfolgen (Schwerverletzte oder Getötete).

Insbesondere die Schutzgüter Leben und körperlicher Unversehrtheit / Gesundheit waren mit sehr hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Als weiter Pluspunkt spricht für das Vorhaben, dass gerade bzw. nur durch die vorliegende koordinierte Planung, mit welcher die verschiedenen Problempunkte im Rahmen eines Gesamtkonzeptes angegangen und behoben werden, eine optimale Effektivität bei der Erreichung der Planungsziele erreicht werden kann.

(2)

Jenseits der Planungsziele begünstigt die vorliegende Planung zudem weitere öffentliche, kommunale und private Belange:

Zum einen mindert das Abrücken der St 2091 nach Osten sowie deren Tieferlegung die Immissionsbelastung des Wohngebietes südwestlich der Pürtener Kreuzung (Entlastungswirkung). Dies führt nicht nur zu einer Erhöhung des derzeitigen Wohnkomforts sowie ggf. zu Wertsteigerungen. Vielmehr dient Immissionsschutz v.a. auch dem Schutz der menschlichen Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) sowie des allgemeinen Wohlbefindens, Schutzgüter von hohem Gewicht.

Zum anderen vermeidet die vorliegende Planung durch ihre Strategie des Bauens unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs gravierende Nachteile während der Bauphase infolge Sperrungen und Umleitungen.

*Siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen des Variantenvergleichs unter **Ziffer B.III der Entscheidungsgründe**.*

Durch das gebündelte und koordinierte In-Angriff-Nehmen der bestehenden Bedarfspunkte ist nicht nur – wie soeben oben beschrieben – eine größere Zieleffektivität gegeben, sondern kann vielmehr das Vorhaben in nur einem Planfeststellungsverfahren geprüft sowie in nur einer Bauphase realisiert werden und damit die Kosten für Planung, Verfahren sowie Vergabe und Bau als auch die Belastungen für Umgebung, Anwohner und Straßennutzer reduziert werden.

(3)

Auf Seiten der Einwender wiederum steht ihr – grundrechtlich in Art. 14 GG geschütztes – Bestandsinteresse, welches sich im vorliegenden Fall hinsichtlich der Bestimmung seines Gewichtes im Rahmen der Abwägung auf das reine Interesse am Erhalt der Substanz / des Eigentums beschränkt (s.o.).

(4)

Angesichts des oben beschriebenen sehr hohen Gewichtes der für das Vorhaben streitenden Belange (bereits einzelnen, zudem auch in der Summe), der Tatsache, dass geeignete, zumutbare Alternativen zur Erreichung der Planungsziele – wie oben beschrieben – nicht zu Verfügung stehen sowie angesichts des relativ geringen Umfangs (lediglich 0,5 % der Gesamtfläche) sowie der Lage der Flächeninanspruchnahme (lediglich südlicher Rand, keine Zerschneidung) im Falle von Grundstück Fl. Nr. 277 und der relativ geringen Gesamtfläche des betroffenen, durch die bereits bestehende St 2091 vorbelasteten Grundstückes Fl.Nr. 302 war zu Gunsten des Vorhabens zu entscheiden und der Einwender auf die für den Flächenentzug zu leistende Entschädigung zu verweisen.

VII. Gesamt abwägung / Gesamtergebnis

Bei der Gesamt abwägung sind nicht nur die einzelnen, bereits unter den *Ziffern B.IV bis B.VI der Entscheidungsgründe* behandelten, durch das Vorhaben negativ betroffenen öffentlichen, kommunalen und privaten Belange jeweils bilateral den in *Ziffer B.II der Entscheidungsgründe* genannten Planungszielen gegenüber zu stellen (Prüfung zwingendes Rechts sowie bipolare Abwägung), sondern alle berührten Belange – positiv wie negativ berührte jeweils summierend – im Rahmen einer multipolaren Abwägung bewertend in Beziehung zu setzen.

Auch unter Gegenüberstellung, Summierung, Gewichtung und Abwägung sämtlicher durch das Vorhaben positiv wie negativ berührter öffentlicher, kommunaler und privater Belange, insbesondere unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum Dritter sowie die sonstige öffentliche Infrastruktur erweisen sich die Planungsziele sowie die sonstigen, für das Vorhaben streitenden Belange im Rahmen einer Gesamt abwägung als derart gewichtig, dass sie auch die durch das Vorhaben hervorgerufenen Beeinträchtigungen von Drittbelangen in Summe zu rechtfertigen vermögen.

1. Für das Vorhaben streitende Belange / Gewichtung

1.1 Planungsziele

Für das Vorhaben sprechen zunächst die mit dem Vorhaben verfolgten Planungsziele:

Wie bereits im Rahmen der Planrechtfertigung unter *Ziffer A.VII* sowie an diversen anderen Stellen *der Entscheidungsgründe*, etwa im Rahmen der Entscheidung über einzelne Grundinanspruchnahmen ausgeführt, dient das Vorhaben dazu, die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der St 2091 (sowie deren Knotenpunkten) auch in Zukunft zu gewährleisten.

Welch zentrale, überörtliche Verbindungsfunktion die St 2091 als regionaler Autobahnzubringer für viele tausende Pendler, Gewerbetreibende sowie den Lastverkehr tagtäglich erfüllt und welche große Verkehrsbedeutung ihr damit zukommt, wird nicht nur formal durch ihre Einstufung als Staatsstraße zum Ausdruck gebracht, sondern auch ganz faktisch durch Art und Umfang der derzeitigen sowie der für die Zukunft zu erwartenden verkehrlichen Nutzung.

Um dieser Funktion angesichts des immer stärker zunehmenden Verkehrs gerecht werden zu können, ist ein sicheres und leistungsfähiges Abwickeln des Verkehrs, insbesondere an den Knoten- und Kreuzungspunkten zu anderen Verkehrswegen / Zwangspunkten von fundamentaler Bedeutung.

Die Dringlichkeit, die sich aus den derzeit trotz Durchführung kurz- und mittelfristiger Maßnahmen weiterhin bestehenden Defiziten in punkto Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit ergibt, welche durch das enge räumliche und funktionale Zusammenliegen der einzelnen Kreuzungs-, Verknüpfungs- und Problempunkte noch erheblich verstärkt werden, kommt nicht nur durch die Bewertungen und Mahnungen der einschlägigen Expertenkommissionen zum Ausdruck. Sie manifestiert sich auch in der Entscheidung der Bayerischen Staatsregierung, die geplanten Maßnahmen im aktuellen 7. Ausbauplan für die Staatsstraßen in Bayern als Maßnahme der ersten Dringlichkeit auszuweisen.

Siehe hierzu die Darstellungen im 7. Ausbauplan der Bayerischen Staatsregierung für die Staatsstraßen in Bayern vom 11.10.2011, lfd. Nr. RO 230-07 sowie RO 240-07.

Angesichts des steten Austausches von Waren und Dienstleistungen in einer immer stärker miteinander vernetzten Welt, einer Welt, in der von Arbeitnehmern, Dienstleistern oder Gewerbetreibenden immer stärker örtliche Flexibilität eingefordert wird, Mieten oder Grundstückspreise in wirtschaftsstarken, attraktiven Ballungsräumen stark ansteigen und Menschen mit geringem oder mittlerem Einkommen zwingt, in das nähere oder weitere Umfeld auszuweichen und zu pendeln, in welcher lokale oder regionale Wirtschaftsstandorte einem immer stärkeren (globalen) Wettbewerb ausgesetzt sind sowie angesichts der Herausforderung und auch dem landesplanerischen Ziel, die Ungleichverhältnisse zwischen Land und Stadt zu reduzieren, den ländlichen Raum zur Schaffung gleicher Lebensverhältnisse zu stärken, kommt Mobilität im Allgemeinen und insbesondere der Aufrechterhaltung bereits bestehender, zentraler Stränge des Verkehrsnetzes ein sehr hohes Gewicht zu.

Hinsichtlich des Planungsziels „Verbesserung bzw. Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Beseitigung bereits seit langem bestehender Unfallschwerpunkte“ war zudem zu berücksichtigen, dass der Straßenbaulastträger insoweit nicht nur seiner, ihm vom Gesetzgeber aufgegebenen Schutzpflicht gegenüber dem Eigentum der betroffenen Nutzer im Falle von reinen Sachschäden nachkommt (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 Var. 2 BayStrWG), sondern zugleich seiner Pflicht

zum Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer und weiterer potentieller Betroffener (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG): Zwar haben sich die Unfallfolgen – infolge der Verbesserung der Sicherheit der Fahrzeuge – auf Unfälle mit Leichtverletzten reduziert (*siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer A.VII.3.2 der Entscheidungsgründe*) Aufgrund der Anzahl der Unfälle und angesichts der zu erwartenden Verkehrszunahme bergen die Unfallschwerpunkte jedoch immer auch ein erhöhtes Risiko hinsichtlich Unfällen mit schwereren Unfallfolgen (Schwerverletzte oder Getötete).

Insbesondere die Schutzgüter Leben und körperlicher Unversehrtheit / Gesundheit waren mit sehr hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Als weiter Pluspunkt spricht für das Vorhaben, dass gerade bzw. nur durch die vorliegende koordinierte Planung, mit welcher die verschiedenen Problempunkte im Rahmen eines Gesamtkonzeptes angegangen und behoben werden, eine optimale Effektivität bei der Erreichung der Planungsziele erreicht werden kann.

1.2 Sonstige für das Vorhaben streitende Belange

Jenseits der Planungsziele begünstigt die vorliegende Planung zudem weitere öffentliche, kommunale und private Belange:

Zum einen mindert das Abrücken der St 2091 nach Osten sowie deren Tieferlegung die Immissionsbelastung des Wohngebietes südwestlich der Pürtener Kreuzung (Entlastungswirkung).

Dies führt nicht nur zu einer Erhöhung des derzeitigen Wohnkomforts sowie ggf. zu Wertsteigerungen. Vielmehr dient Immissionsschutz v.a. auch dem Schutz der menschlichen Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG) sowie des allgemeinen Wohlbefindens, Schutzgüter von hohem Gewicht.

Zum anderen vermeidet die vorliegende Planung durch ihre Strategie des Bauens unter weitgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs gravierende Nachteile während der Bauphase infolge Sperrungen und Umleitungen.

Siehe hierzu die Ausführungen im Rahmen des Variantenvergleichs unter Ziffer A.VIII.3 der Entscheidungsgründe.

Durch das gebündelte und koordinierte In-Angriff-Nehmen der bestehenden Bedarfspunkte ist nicht nur – wie soeben oben beschrieben – eine größere Zieleffektivität gegeben, sondern kann vielmehr das Vorhaben in nur einem Planfeststellungsverfahren geprüft sowie in nur einer Bauphase realisiert und damit die Kosten für Planung, Verfahren sowie Vergabe und Bau als auch die Belastungen für Umgebung, Anwohner und Straßennutzer reduziert werden.

2. Gegen das Vorhaben streitende Belange / Gewichtung

2.1 Flächenverbrauch

Zentraler Nachteil des Vorhabens ist der damit verbundene Flächenverbrauch, insbesondere im Bereich der östlich der derzeitigen St 2091 sowie nördlich der St 2352 gelegenen Waldbestände.

Wie bereits unter **Ziffer B.IV.1.1 der Entscheidungsgründe** angeführt, stellt der Gedanke der Flächenschonung einen zentralen Planungsgrundsatz beim Bau bzw. Ausbau öffentlicher Straßen dar (Art. 9 Abs. 2 Satz 2 BayStrWG), der sich jedoch im Rahmen der Abwägung anderen, möglicherweise für einen höheren Flächenverbrauch streitenden Belangen stellen muss.

Insofern darf nicht nur ausschließlich abstrakt und quantitativ auf einen bestimmten Flächenverbrauch abgestellt werden. Es muss vielmehr – qualitativ – mit einbezogen werden, welche Funktion die Fläche im konkreten Fall erfüllt, sprich: welchem Belang sie dient, wie hochwertig diese Funktion, wie stark der konkret dahinterstehende Belang zu gewichten ist und wie nachhaltig dieser Belang durch das Vorhaben – u.a. nach Berücksichtigung entsprechender Vermeidungs- sowie Kompensationsmaßnahmen – gefährdet bzw. beeinträchtigt wird.

Vorliegend nehmen die beanspruchten Flächen zum einen vornehmlich Funktionen als Lebensraum für diverse Pflanzen- und Tierarten, teilweise in punkto Boden, Wasser und hinsichtlich des lokalen Klimaschutzes sowie Landschaftsbild- und Erholungsfunktionen war. Wie jedoch bereits unter **Ziffer B.IV.2.7.4 der Entscheidungsgründe** dargestellt, sind – unter Berücksichtigung der teilweise bestehenden Vorbelastung, des bzgl. Teilflächen geringen Umgriffs sowie der vorgesehenen oder in diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungs- und Real-Kompensationsmaßnahmen keine nachhaltigen dauerhaften Beeinträchtigungen zu befürchten.

Zum anderen stehen der Großteil der in Anspruch genommenen Flächen im Eigentum privater Dritter. Die Flächen werden größtenteils forstwirtschaftlich, teilweise auch landwirtschaftlich genutzt. Jedoch war in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass bei einem Großteil der unmittelbar Grundbetroffenen die Flächenverluste, bezogen auf die einzelnen Grundstücke so gering sind, dass eine angemessene Bewirtschaftung weiterhin möglich ist. Nur bei sehr wenigen Grundstücken ist der Flächenverlust derart umfangreich, dass eine Bewirtschaftung stärker beeinträchtigt oder gar nicht mehr wirtschaftlich sinnvoll ist. Gefährdungen bisher (zumindest) eingeschränkt existenzfähiger land- oder forstwirtschaftlicher Betriebe werden durch das Vorhaben nicht hervorgerufen (*lediglich hinsichtlich eines Einwenders wurde dies zwar verneint, aber hilfsweise geprüft, siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer B.VI.2.2.3(1) der Entscheidungsgründe sowie hilfsweise sogleich unter Ziffer B.VII.3 der Entscheidungsgründe*).

2.2 Sonstige Nachteile

Des Weiteren bringt das Vorhaben, neben den unvermeidlichen, sich vorliegend im üblichen Rahmen haltenden baubedingten Belastungen (z.B. Baulärm, kurzzeitige Umleitungen) auch Belastungen für andere Infrastrukturträger mit sich, namentlich für die DB AG sowie die betroffenen Leitungsträger, welche jedoch durch entsprechende Schutzvorkehrungen und auf Ebene entsprechender Kostentragungsregelungen angemessen austariert werden.

3. Abwägung

Angesichts des voranstehend beschriebenen Gewichts der Planungsziele sowie der sonstigen, für das Vorhaben streitenden Belange sind die hiermit einhergehenden Beeinträchtigungen, insbesondere die Inanspruchnahme fremden Grundeigentums, auch unter Berücksichtigung von Art. 14 GG gerechtfertigt.

Hilfsweise:

An diesem Ergebnis ändert auch ein hilfsweise Zugrundelegen einer Existenzgefährdung seitens Einwender Nr. 1001 nichts, da dessen Belange – auch im Zusammenspiel mit anderen, durch das Vorhaben beeinträchtigten öffentlichen oder privaten Belange die für das Vorhaben sprechenden Belange nicht zu überwiegen vermag.

C. Begründung straßenrechtliche Verfügungen

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

D. Begründung 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 Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München (Postanschrift: Postfach 20 05 43, 80005 München), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden.

Nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen kann die Klage auch elektronisch erhoben werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.

Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Gerichten der Verwaltungsgerichtsbarkeit seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweise zur Auslegung des Plans:

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.II der Entscheidung genannten Planunterlagen in der Stadt Waldkraiburg, bei der Verwaltungsgemeinschaft Rohrbach (für die Gemeinde Niederbergkirchen) sowie beim Landratsamt Mühldorf a. Inn (für das gemeindefreie Gebiet Mühldorfer Hart) zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.

München, 30.12.2019

Regierung von Oberbayern



Sachgebiet 32

Planfeststellung, Straßenrecht

gez.
Ippisch
Regierungsrat

