

Aktenzeichen: 4354.32_02-16-5

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

B 304

Traunstein - Freilassing

**Ausbau westlich Straß mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung
und Verbesserung der Linienführung
von Bau-km 0-159.00 bis 1+195.000**

München, 28.06.2022

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
A Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Festgestellte Planunterlagen.....	4
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungs-, Anzeige- und Informationspflichten	6
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	7
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu der wasserrechtlichen Erlaubnis)	9
3.4 Verkehrslärmschutz und Luftreinhaltung	10
3.5 Leitungen und ähnliche Einrichtungen	11
3.6 Bahnanlagen	12
3.7 Landwirtschaft	15
3.8 Private Interessen.....	18
3.9 Denkmalschutz	19
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	20
4.1 Gegenstand / Zweck	20
4.2 Plan	21
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	21
5. Straßenrechtliche Verfügungen	23
6. Entscheidungen über Einwendungen.....	23
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	23
6.2 Zurückweisungen	23
7. Kostenentscheidung	24
8. Sofortige Vollziehbarkeit	24
B Sachverhalt	25
1. Beschreibung des Vorhabens	25
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	26
C Entscheidungsgründe	29
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	29
2. Keine Erforderlichkeit eines Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen	30
3. Materiell-rechtliche Würdigung	31
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	32
3.2 Planrechtfertigung.....	32
3.3 Rechtsvorschriften / Öffentliche Belange	49
3.4 Private Belange	147
3.5 Einzelne Einwender	150
3.6 Gesamtergebnis der Abwägung	157
3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	157
4. Kostenentscheidung	157
5. Sofortige Vollziehbarkeit	158

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

Aktenzeichen: 4354.32-02-16-5

**Vollzug FStrG;
Bundesstraße 304 – Ausbau westlich Straß
mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung und
Verbesserung der Linienführung
Bau-km 0-159.00 bis Bau-km 0+159.00**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die B 304 Ausbau westlich Straß mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung und Verbesserung der Linienführung wird nach Maßgabe der in Ziffer A.3 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen und den Eintragungen in den Unterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht und Anlage 1 zu Unterlage 1 (erweiterte Variantenübersicht)	-
1	Anlage 1 zu Unterlage 1 (erweiterte Variantenübersicht)	1 : 2.000
2	Übersichtskarte	1 : 100.000
3	Übersichtslageplan	1 : 25.000
5	Lageplan	1 : 1.000
6	Höhenplan	1 : 1.000/100

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen	-
9.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenblätter	-
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
9.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplanung	1 : 2.000
10	Grunderwerb	-
10.1	Grunderwerbsplan	1 : 1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis	-
11	Regelungsverzeichnis	-
12	Widmung / Umstufung / Einziehung	-
12.1	Widmung / Einziehung – Beschreibung und Begründung	-
12.2	Widmungsplan	1 : 5.000
14	Straßenquerschnitt	1 : 50
16	Sonstige Pläne Bauwerksskizze (nachrichtlich)	1 : 100 und 1 : 200
17	Immissionstechnische Untersuchung	-
17.1	Schalltechnische Untersuchung	-
17.2	Schadstoffuntersuchung nach RLuS	-
18	Wassertechnische Untersuchungen	-
18.1	Erläuterungsbericht	-
18.2	Wassertechnische Berechnungen	-
18.3	Straßenquerschnitt B 304 - Entwässerung	1 : 50
19	Umweltfachliche Untersuchung	-
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht	-
19.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.1.3	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Arbeitskarte Konfliktmittlung	1 : 2.000
19.2.1	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
19.2.2	Fachbericht Fauna – Erhebung Reptilien	-
19.3	Feststellung der UVP – Pflicht – allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 04.03.2019. Es erfolgte eine Ergänzung bzw. Änderung des Erläuterungsberichts, der Pläne, des Grunderwerbsverzeichnisses und des Regelungsverzeichnisses hinsichtlich einer Zufahrtsgestaltung und der Anpassung an die aktuellen Grundeigentumsverhältnisse sowie eine Änderung der wassertechnischen Untersuchung und der Neuaufnahme des Entwässerungsplans nach Einarbeitung der Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein und eine Überarbeitung insbesondere der Variantendarstellung nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens. Die Roteintragungen tragen das Datum vom 14.12.2021. Die ursprünglichen Unterlagen sind in den Planunterlagen verblieben, soweit dies notwendig ist, um die Änderungen nachvollziehen zu können. Die geänderten Textpassagen oder Unterlagen sind durch Durchstreichungen oder die Kennzeichnung „ersetzt durch ...“ gekennzeichnet. Im Übrigen sind die Änderungen durch die rote Schrift zu erkennen.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

Alle in diesem Abschnitt geregelten Pflichten sind auch gegenüber Rechtsnachfolgern der genannten Unternehmen einzuhalten.

3.1 Unterrichts-, Anzeige- und Informationspflichten

3.1.1 Die Deutsche Telekom Technik GmbH ist frühzeitig, mindestens sechs Monate vorher, über den Baubeginn zu informieren.

3.1.2 Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege ist so früh wie möglich, mindestens aber sechs Monate vorher, über den Baubeginn zu informieren.

- 3.1.3 Mit der Bayernwerk Netz GmbH ist mit einem Vorlauf von acht Wochen vor Baubeginn zu klären, ob für eine spätere Verkabelung im Bereich der kreuzenden Freileitung ein Leerrohr verlegt werden soll.
- 3.1.4 Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH ist bei der Notwendigkeit einer Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen mindestens drei Monate vor Baubeginn zu informieren.
- 3.1.5 Der Beginn der Baustelleneinrichtung, der Baumaßnahme, die Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Vermeidungs-, Ausgleichsmaßnahmen sowie CEF-Maßnahme) und deren jeweiliger Abschluss der Umsetzung sind dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.
- 3.1.6 Spätestens nach Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahmenherstellung sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahme A 6 erforderlichen Angaben vollständig und in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster des Bayerischen Landesamt für Umwelt zu übermitteln.

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.2.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagen Nrn. 19.1.1, 19.1.2) sowie in der artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlage Nr. 19.2.1) vorgesehenen Maßnahmen sind als Bestandteil dieses Beschlusses ausnahmslos umzusetzen, sofern in den nachfolgenden Nebenbestimmungen keine abweichenden Vorgaben festgelegt sind. Die in den nachfolgenden Nebenbestimmungen getroffenen ergänzenden Vorgaben sind umzusetzen.
- 3.2.2 Die Maßnahmen, welche in der Umweltfachlichen Untersuchung – Fachbericht Fauna – Erhebung Reptilien, Planunterlage Nr. 19.2.2 unter Ziffer 8.2 (Seite 12 ff.) aufgeführt sind, sind ausnahmslos durchzuführen. Soweit sie als Maßnahmen im Planunterlagenkonvolut Nr. 9 aufgeführt sind, dient die Darstellung in der Planunterlage Nr. 19.2.2 auf den Seiten 12 ff. der Konkretisierung.
- 3.2.3 Bezüglich der Maßnahme 5 G_{CEF} sind nach Abschluss der Baumaßnahmen für die Schlingnatter frostsichere und geschichtete Steininseln anzulegen (vgl. Maßnahme 2 V_{CEF}).

- 3.2.4 Sofern Flächen zur Gestaltung verbleiben und aus bahnbetrieblichen Gründen keine Sicherheitsbedenken entgegenstehen, ist der Querungsbereich unterhalb der neuen Brücke für den Wechsel von Reptilien und der damit verbundenen Lebensraumvernetzung möglichst strukturreich zu gestalten.
- 3.2.5 Durch den Vorhabensträger ist eine fachlich qualifizierte, ökologische Baubegleitung einzusetzen, die sicherstellt, dass die Vorgaben des landschaftspflegerischen Begleitplanes (insbes. Vermeidung, Minimierung, Umsetzung Kompensationsmaßnahmen) und der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung eingehalten werden. Während der Baumaßnahmen überwacht die ökologische Baubegleitung die Einhaltung der einschlägigen Auflagen vor Ort und steht den ausführenden Personen sowie den beteiligten Behörden für Rückfragen zur Verfügung. Der bzw. die Vertreter der ökologischen Baubegleitung ist/sind dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, mit Namen, Erreichbarkeit und fachlicher Qualifikation vor Baubeginn mitzuteilen.
- 3.2.6 Für Ansaaten und Pflanzungen bei der Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist ausschließlich Pflanzmaterial und Saatgut gesicherter gebietsheimischer Herkunft zu verwenden. Abweichungen hiervon sind in Abstimmung mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, zulässig, soweit entsprechendes Material nicht oder nicht ausreichend zur Verfügung steht oder für einzelne Maßnahmen nicht geeignet ist. Die Herkunft des verwendeten Pflanzgutes ist gegenüber dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, zu belegen.
- 3.2.7 Der Flächenbedarf für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze ist möglichst gering zu halten. Es ist darauf zu achten, dass die BE-Fläche außerhalb der naturschutzfachlich wertvollen Bereiche und Gehölze eingerichtet wird und diese gegenüber baubedingten Wirkungen ausreichend geschützt sind (z.B. ortsfester Bauzaun). Beeinträchtigte Flächen sind nach dem Abschluss der Bauarbeiten wiederherzustellen.
- 3.2.8 Bei Auswahl der Baustellenbeleuchtung ist auf eine insekten- bzw. fledermausfreundliche Ausführung zu achten (LED- oder Natriumdampf-Hochdrucklampen mit warmweißen Lichtspektrum unter 3000 K Farbtemperatur, Vermeidung von Streulicht durch geeignete Abschirmungen, nach unten gerichteter Leuchtstrahl, insektendichtes Gehäuse).

- 3.2.9 Das Aufkommen von Neophyten im Straßenkörperbereich ist möglichst zu vermeiden bzw. durch geeignete Maßnahmen zurückzudrängen und durch ein angepasstes Pflegeregime zu verhindern. Bei Bedarf sind Bekämpfungsmaßnahmen durchzuführen.
- 3.2.10 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes – einschließlich der begleitenden Regelwerke – sind zu beachten.
- 3.2.11 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu der wasserrechtlichen Erlaubnis)

- 3.3.1 Die Verbote der Wasserschutzgebietsverordnung Tiefenthal vom 05. Juni 2000, „Neufestsetzung eines gemeinsamen Wasserschutzgebietes Tiefenthal für die Trinkwasserversorgung der Stadt Freilassing und des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Surgruppe“, bekannt gemacht im Amtsblatt Nr. 25 vom 20.06.2000 sind in der jeweils aktuellen Fassung zu beachten.
- 3.3.2 Die Bauausführung ist entsprechend den Ausführungen in diesem Gutachten und den zugrundeliegenden Unterlagen vorzunehmen. In dem Bereich, indem die Straße das Wasserschutzgebiet durchquert, sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten (RiStWag) anzuwenden.
- 3.3.3 Das Baulager, sowie Lagerflächen (z. B. Zwischenlagerung des Oberbodens) sind außerhalb des Wasserschutzgebietes anzulegen.
- 3.3.4 Bei der Baustelleneinrichtung und bei der Baudurchführung ist besondere Vorsicht im Hinblick auf die Belange des Wasserschutzgebietes walten zu lassen.
- 3.3.5 In das Leistungsverzeichnis der Ausschreibungsunterlagen für die Vergabe von Bauleistungen ist aufzunehmen, dass nur Baumaschinen mit biologisch abbaubaren Ölen zu verwenden sind.
- 3.3.6 Die bauausführenden Unternehmen sind dazu zu verpflichten, die Lagerung und das Umfüllen von Kraftstoffen, Ölen, Schmiermitteln und sonstigen wassergefährdenden Stoffen nicht im Wasserschutzgebiet vorzunehmen. Soweit in der Bauausführung

hierzu Planungen gemacht werden, ist diese Auflage entsprechend zu berücksichtigen.

3.3.7 Zur Verfüllung von Leitungsgräben oder Auffüllung des Straßenkörpers dürfen nur nicht auslaug- oder auswaschbare Materialien verwendet werden. Die Verwendung von Recyclingbaustoffen ist nicht zulässig.

3.3.8 Im Zuge der Durchführung der der Baumaßnahme ist die Versickerungsfähigkeit der angetroffenen Böden zu überprüfen. Sollte es aufgrund der tatsächlich angetroffenen Bodenverhältnisse zu einer notwendigen Änderung der geplanten Entwässerungseinrichtungen kommen, ist dies mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein abzustimmen.

3.4 Verkehrslärmschutz und Luftreinhaltung

3.4.1 Die Vorschriften der 32. BImSchV und der 39. BImSchV sowie der AVV Baulärm Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) sind während der gesamten Bauphase einzuhalten.

3.4.2 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.

3.4.3 Für die Baustelleneinrichtungs- und die Bereitstellungsflächen gelten ebenfalls die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV sowie der 39. BImSchV entsprechend.

3.4.4 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

3.4.5 Der Vorhabensträger verpflichtet die ausführenden Bauunternehmen dazu, die geltenden Regelungen zum Immissionsschutz, insbesondere bezüglich Lärm und Erschütterungen, einzuhalten. Den betroffenen Anwohnern ist ein geeigneter Ansprechpartner zu benennen sowie eine sofortige Reaktionsmöglichkeit auf berechnete Lärmbeschwerden vorzusehen.

3.4.6 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.

3.4.7 Während der Bauphase kommt es im Wesentlichen zu relevanten Schadstoffemissionen an Staub (Bautätigkeiten, Baumaschinen, Zwischenlagerung von Material) und Stickstoffdioxid (Motoren der Baumaschinen und Baustellenfahrzeuge). Diese sind zum Schutz der Anwohner soweit möglich zu minimieren, insbesondere durch ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.). Hierbei ist das Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ zu beachten. Das Merkblatt liegt dem Vorhabensträger vor. Der Vorhabensträger wird eine Beweissicherung durchführen und durch die Baumaßnahme aufgetretene Staubschäden und Verschmutzungen nach seiner Wahl in Absprache mit dem Betroffenen beseitigen oder entschädigen.

3.4.8 Bei der Zusammenstellung der Ausschreibungsunterlagen soll darauf geachtet werden, die Auftragnehmer dazu zu verpflichten, die derzeit auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Das Merkblatt „Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Emissionen auf Baustellen“ gibt hierzu Hinweise. Als emissionsrelevante Mindestvorgaben sollte bei der Ausschreibung die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV vom 20.12.2016 für Baumaschinen gefordert werden, LKW sollten die Vorgaben der neuesten Abgasnorm Euro VI erfüllen.

3.4.9 Für die geplante Baumaßnahme ist bei allen Straßenabschnitten mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h als Fahrbahnbelag ein lärmindernder Belag mit einem Korrekturwert von $D_{StrO} = -2$ dB(A) auf den Emissionspegel vorzusehen.

3.5 Leitungen und ähnliche Einrichtungen

3.5.1 Die Bauausführenden sind vor Baubeginn vom zuständigen Ressort der Deutschen Telekom Technik GmbH in die genaue Lage der Telekommunikationsanlagen einweisen zu lassen.

3.5.2 Die bauausführenden Firmen sind auf die Beachtung der „Anweisung zum Schutze unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ (Kabelschutzanweisung) hinzuweisen.

- 3.5.3 Die Standsicherheit der Freileitungsmasten der Bayernwerk Netz GmbH und die Zufahrt zu den Standorten müssen zu jeder Zeit gewährleistet bleiben. Dies gilt auch für vorübergehende Maßnahmen.
- 3.5.4 Der Schutzzonenbereich zu 20-kV- Einfachfreileitungen mit in der Regel beiderseits je 8,0 m zur Leitungsachse und zu 20-kV-Doppelfreileitungen mit in der Regel beiderseits je 10,0 m zur Leitungsachse ist einzuhalten. Aufgrund geänderter technischer Gegebenheiten können sich gegebenenfalls größere Schutzzonenbereiche ergeben, die einzuhalten sind.
- 3.5.5 Der Schutzzonenbereich für Stromkabel bei Aufgrabung von je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse ist einzuhalten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen ist die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) von je 2,5 m einzuhalten.

3.6 Bahnanlagen

- 3.6.1 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. Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich und den Sicherheitsraum der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen.
- 3.6.2 Die zukünftige Nutzung des geplanten Bauwerkes darf den Eisenbahnbetrieb weder stören noch behindern. Das zu errichtende Bauwerk darf die sichere Betriebsführung gemäß § 4 Abs. 3 AEG nicht gefährden. Es sind die entsprechenden Abstände gemäß gültigem Regelwerk einzuhalten.
- 3.6.3 Grundsätzlich sind geeignete Sicherungsmaßnahmen (z. B. Auffangnetze) vorzusehen, um den Eisenbahnverkehr zu keiner Zeit, auch nicht während der Bauphase, zu gefährden (z. B. durch herabfallendes Material).
- 3.6.4 Es sind richtlinienkonforme Schutzmaßnahmen gegen Hochspannung zu treffen.
- 3.6.5 Hinsichtlich außergewöhnlicher Einwirkungen infolge Entgleisung von Eisenbahnfahrzeugen auf Bauwerken neben oder über Gleisen ist die DIN EN 1991-1-7 zwingend seitens des Straßenbaulastträgers zu beachten.

- 3.6.6 Beim Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen, durch die Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abgestimmt werden. Können bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine kostenpflichtige Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens acht Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Bei Baumaßnahmen im Bereich von Bahnanlagen ist deren Standsicherung und Funktionstüchtigkeit jederzeit zu gewährleisten.
- 3.6.7 Etwaige Bepflanzungen sind so zu wählen, dass keine Beeinträchtigung des Lichtraumprofils der Gleise erfolgen kann. Dies ist insbesondere bei beabsichtigten Grünflächen mit Gehölzbestand zu beachten. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen und Oberleitungsanlagen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Für Neuanpflanzungen in Bahnnähe ist das DB-Handbuch 882 zu beachten.
- 3.6.8 Bei der Planung des Rückbaus des alten Brückenbauwerks ist folgendes zu beachten: Im Druckbereich der Gleise müssen die Widerlager abgebrochen und der Regeloberbau mit Untergrundsanie rung, Entwässerung und Oberbau Betonschwellen (Länge: 2,60 Meter) neu erstellt werden.
- 3.6.9 Im Bau feld der neuen Eisenbahnüberführung befinden sich Signalanlagen (Kabel und Signale). Diese müssen entweder baulich gesichert oder umverlegt werden. Die dazu notwendigen signaltechnischen Planungen sind mit der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien – abzustimmen.
- 3.6.10 Angrenzend zur in der Stellungnahme der Deutschen Bahn AG – DB Immobilien – vom 22.07.2019 markierten Fläche befindet sich eine GSM-R Station und 50Hz-Verteilung. Daher ist vor Beginn der Arbeiten eine Kabeleinweisung des Fachbereichs 50Hz notwendig, da ggf. Kabel unterhalb der Eisenbahnüberführung verlaufen. Für die Kabeleinweisung mit der DB Netz AG ist eine Leistungsvereinbarung zur Verrechnung abzuschließen.
- 3.6.11 Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zu Instandhaltung und Unterhalt in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb sind der Deutschen Bahn ohne Einschränkungen zu gewähren.

- 3.6.12 Baumaterial, Bauschutt, etc. darf nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich (auch nicht durch Verwehungen) gelangen.
- 3.6.13 Im betroffenen Bereich liegen Betriebsanlagen der DB AG. Das Schreiben „Betreiberauskunft zu Kabeltrassen und TK-Anlagen der DB AG incl. Kabellagepläne und den darin genannten Anlagen" vom 25.06.2019 (Zeichen: B 23544 M DB KT) ist zwingend zu berücksichtigen. Das Schreiben liegt dem Vorhabensträger vor.
- 3.6.14 Die Kabelanlage und der Kabeltrog der DB Netz AG dürfen nicht überbaut, überschüttet, freigegeben oder beschädigt werden. Kabelmerkmale dürfen nicht entfernt werden. Der Schutzabstand zur Kabeltrasse und zum Kabeltrog muss feldseitig mindestens 2,0 Meter betragen. Die Kabelschächte müssen zum Zwecke der Instandhaltung und Entstörung jederzeit zugänglich bleiben.
- 3.6.15 Die Baumaßnahme kann die Sicherheitsabstände zu den Telekommunikationsanlagen der DB AB nicht einhalten. Daher sind die betreffenden Baumaßnahmen mit der DB Kommunikationstechnik abzusprechen. Der Vorhabensträger hat die Kontaktdaten bereits erhalten.
- 3.6.16 Maßnahmen an F-Kabeln und Telekommunikationsanlagen der DB AG sind bei der DB Kommunikationstechnik zu beauftragen.
- 3.6.17 Vor Baubeginn ist zwingend eine Kabeleinweisung durch die DB Kommunikationstechnik GmbH erforderlich. Der Vorhabensträger hat einen Termin zur örtlichen Kabeleinweisung schriftlich unter Angabe der Streckennummer mindestens sieben Arbeitstage im Voraus anzumelden. Die Einweisung ist vom Vorhabensträger zu protokollieren.
- 3.6.18 Die Forderungen des Kabelmerkblattes und des Merkblattes der Berufsgenossenschaften der Bauwirtschaft „Erdarbeiten in der Nähe erdverlegter Kabel“ sind strikt einzuhalten. Die Merkblätter und eine Verpflichtungserklärung werden dem Vorhabensträger bei der örtlichen Einweisung übergeben. Die damit verbundenen unterschriebenen Empfangsbestätigungen und die unterschriebene Verpflichtungserklärung ist zwingend vor Beginn der Bauarbeiten an die Deutsche Bahn AG – DB Immobilien zurückzusenden.
- 3.6.19 Auf die Gefahren durch die in unmittelbarer Nähe gelegene Oberleitungsanlage (15.000 Volt Spannung) wird hingewiesen. Die einschlägigen

Sicherheitsbestimmungen, insbesondere die Richtlinie Ril 132 0123, alle Ril der DB Netz AG und VDE-Vorschriften sind zu berücksichtigen. Für Laien ist ein Sicherheitsabstand zu spannungsführenden Teilen der Oberleitungsanlage von 3,0 m stets einzuhalten.

- 3.6.20 In den Oberleitungs- und Stromabnehmerbereich kommende Fahrzeuge sind bahnzuerden.
- 3.6.21 Abgesehen von den für den Umbau der Oberleitung erforderlichen Eingriffen darf die Oberleitungsanlage zu keiner Zeit in ihrer Verfügbarkeit beeinträchtigt werden.
- 3.6.22 Die Oberleitungsmasten müssen für Instandhaltungs- und Entstörungsmaßnahmen jederzeit allseitig zugänglich bleiben. Die notwendigen vorhabensbedingten Eingriffe des Vorhabensträgers bleiben hiervon unberührt.
- 3.6.23 Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung (Gleisabstand $\leq 4,0$ m) sind bahnzuerden; ggf. muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden.
- 3.6.24 Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden; ggf. ist ein Prellleiter anzubringen. Elektrisch leitende Teile im Handbereich (= 2,50 m) zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.
- 3.6.25 Zur Sicherung der Standsicherheit der Oberleitungsmasten darf abgesehen von den für das hier planfestgestellte Bauvorhaben notwendigen Arbeiten keine Veränderung der Bodenverhältnisse stattfinden, insbesondere dürfen weder An- noch Abgrabungen stattfinden. Bei Unterschreiten des Abstandes ist ein statischer Nachweis für die betroffenen Masten vom Vorhabensträger zu erbringen.

3.7 Landwirtschaft

- 3.7.1 Den vom Vorhaben betroffenen Landwirten ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme ein Ansprechpartner zu benennen, an den sie sich während der Bauzeit mit ihren Anliegen wenden können. Die Einbindung des Ansprechpartners in die Organisation des Vorhabensträgers hat so zu erfolgen, dass eine jederzeitige Reaktionsmöglichkeit durch den Vorhabensträger gesichert ist.
- 3.7.2 Entsprechend der Zusage des Vorhabenträgers ist eine bodenkundliche Baubegleitung durch einen externen, vom Vorhabensträger zu beauftragenden Sachverständigen durchzuführen.

- 3.7.3 Der Vorhabensträger teilt den Eigentümern und Bewirtschaftern der in Anspruch zu nehmenden Flächen mindestens 14 Werktage vor der Inanspruchnahme die Lage der beanspruchten Fläche in der Natur, den Beginn und die voraussichtliche Dauer der Inanspruchnahme mit und macht die beanspruchte Fläche auf Verlangen der Betroffenen durch geeignete Maßnahmen vor Ort kenntlich.
- 3.7.4 Die Oberbodenarbeiten sind nach den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen, insbesondere ist die Abtragung des Oberbodens und der Humusauftrag nur bei geeigneter, d. h. trockener Witterung durchzuführen.
- 3.7.5 Alle vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind nach Abschluss der Baumaßnahme unverzüglich und in Absprache mit den Betroffenen zu rekultivieren, wobei die bisher vorhandene Humusschicht wieder aufzutragen ist. Die ordnungsgemäße Rekultivierung muss abschließend von einem Vertreter des Vorhabensträgers zusammen mit dem Bewirtschafter festgestellt und in einem entsprechenden Protokoll dokumentiert werden.
- 3.7.6 Den landwirtschaftlichen Betrieben sind die genauen Flächenangaben über die in Bewirtschaftung verbleibenden Restflächen zeitnah zur Verfügung zu stellen.
- 3.7.7 Die Benutzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes durch Baufahrzeuge ist auf das unabdingbare Mindestmaß, sowohl in räumlicher als auch in zeitlicher Hinsicht, zu beschränken. Bei der Benutzung von Wegen, die nicht in kommunaler Baulastträgerschaft stehen, ist mit den Bewirtschaftern (Beteiligte im Sinne des Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG) vorab einvernehmlich zu klären, welche Wirtschaftswege für welchen Zeitraum von Baufahrzeugen in Anspruch genommen werden. Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers sind nur gewidmete Wege zu benutzen.
- 3.7.8 Das im Rahmen der Bauausführung in Anspruch genommene untergeordnete Wegenetz ist während der Bauzeit grundsätzlich nutzbar zu halten und durch den Vorhabenträger nach Abschluss der Bauarbeiten wieder in den Zustand vor Beginn der Baumaßnahme zu versetzen.
- 3.7.9 Nach Zusage des Vorhabensträgers sind auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers die unwirtschaftlichen Restflächen zu erwerben und Bewirtschaftungerschwernisse nach Maßgabe der Art. 8 bis 15 BayEG zu entschädigen, die kausal auf den Bauarbeiten beruhen. Davon ausgenommen sind solche Bewirtschaftungerschwernisse, die alle Verkehrsteilnehmer auf dem

betreffenden Abschnitt der B 304 betreffen, z. B. durch eine notwendig werdende Voll- oder Teilspernung der B 304. Zu entschädigen ist auch der Bewirtschaftungsnachteil, der den Anliegern durch nicht rechtzeitige oder nicht ordnungsgemäße Instandsetzung des durch Baumaschinen beschädigten untergeordneten Wegenetzes entsteht.

- 3.7.10 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.7.11 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen ist auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.7.12 An den Grundstückszufahrten ist ein ausreichender Abstand der Bepflanzung einzuhalten, um die Zufahrt von landwirtschaftlichen Maschinen, insbesondere Mähdreschern und Eggenkombinationen zu gewährleisten. Die jeweiligen Pflanzabstände an den Grundstückszufahrten sind diesbezüglich auf die konkreten berechtigten Interessen der Grundstückseigentümer abzustimmen, soweit sich hierdurch keine Beeinträchtigung der Wirksamkeit als naturschutzfachliche Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahme ergibt.
- 3.7.13 Der Vorhabensträger stellt sicher, dass die Oberflächenentwässerung der verbleibenden Grundstücksrestflächen durch die Baumaßnahme nicht erheblich nachteilig verändert wird. Dies gilt sowohl für das bestehende Wasserdargebot als auch für eine schadlose Ableitung des Oberflächenwassers.
- 3.7.14 Die bestehenden Drainageleitungen im Baufeld und in den Bereichen der an das Baufeld angrenzenden Grundstücke werden im Rahmen der Bauausführung aufgesucht. Der Vorhabensträger sorgt vorrangig dafür, dass bestehende Drainagen auf den angrenzenden Grundstücken während des Straßenbaus funktionsfähig erhalten bleiben. Wo dies nicht der Fall ist, ist durch geeignete bauliche Maßnahmen dafür zu sorgen, dass das Drainagesystem auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücken gleichwertig wiederhergestellt wird. Es ist darauf zu achten, dass bei Umsetzung der Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen die vorhandenen Drainagen nicht durch Wurzeln und Anpflanzungen in ihrer Funktion

beeinträchtigt werden. Die Drainagen- und Entwässerungssysteme werden auch während der Baumaßnahme funktionsfähig aufrechterhalten. Nach Durchführung der Trassenbauarbeiten werden die Drainagen- und Entwässerungssysteme an die künftigen Gegebenheiten angepasst sein.

3.8 Private Interessen

- 3.8.1 In der Bauausführung ist bei Bau-km 0+150 ein Stichweg für Fußgänger über die südliche Böschung der B 304neu gegenüber der geplanten Einmündung der Zufahrtsstraße zum Anwesen Moosleiten 11 auf den südseitig der B 304neu verlaufenden öffentlichen Feld- und Waldweg, der gleichzeitig als Radweg abseits der B 304 dient, vorzusehen. Ergebnis muss sein, dass vom Anwesen Moosleiten 11 aus für Fußgänger lediglich die Querung der B 304 erforderlich sein wird, aber keine längere Mitbenutzung der Bundesstraße.
- 3.8.2 Die Zuwegungen im Rahmen der Bauausführung sind mit den betroffenen Anliegern vor Baubeginn abzustimmen. Der Vorhabensträger wird die Beeinträchtigungen während der Bauzeit für die Anwohner so gering wie möglich halten.
- 3.8.3 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind provisorische Zufahrten einzurichten. Es ist sicherzustellen, dass alle neu geschaffenen oder veränderten Zufahrten rechtlich und tatsächlich in der vom Grundstückseigentümer benötigten Weise nutzbar sind.
- 3.8.4 Der Vorhabensträger veranlasst Beweissicherungen für Gebäude in der Nähe der Baumaßnahme, sofern für diese eine Beeinträchtigung durch die Bauarbeiten aus fachlicher Sicht möglich erscheint.
- 3.8.5 Die im Planfeststellungsbereich etwa bei Bau-km 0+700 dargestellte Böschung beidseits des auf der Nordseite der B 304 einmündenden Feldwegs an der westlichen Grundstückszufahrt des Grundstücks Fl. Nr. 1 der Gemarkung Straß wird so flach wie bautechnisch möglich an das Gelände angeglichen (vergleichbar wie im Bestand), sodass Auffahren auf das Grundstück auf möglichst vollständiger Länge des Feldwegs möglich bleibt. Es erfolgt abweichend von den Planunterlagen nur dort eine dauerhafte Inanspruchnahme, wo eine Böschungsversteilung baulich notwendig ist. Auf den übrigen, im Plan als dauerhafte Inanspruchnahme dargestellten Flächen, erfolgt nur eine vorübergehende Inanspruchnahme. Dies gilt analog für die

Böschungsgestaltung an der südöstlichen Grundstücksgrenze des Flurstücks Fl. Nr. 2746 der Gemarkung Weildorf entlang des Feldwegs bei Bau-km 0+700 und auf der Südseite der B 304 auf der Fl. Nr. 2748 der Gemarkung Weildorf.

- 3.8.6 Die Zuwegung etwa bei Bau-km 0+640 wird durch Verzicht auf die Regelböschung so gestaltet, dass ein Einfahren vom Weg auf das Grundstück Fl. Nr. 2749 der Gemarkung Weildorf erfolgen kann, ohne das Nachbargrundstück Fl. Nr. 2750 der Gemarkung Weildorf zu überfahren (und umgekehrt). Damit verbunden ist der Wegfall der betroffenen Flächen aus der dauerhaften Inanspruchnahme.
- 3.8.7 Für das Grundstück Fl. Nr. 2748 der Gemarkung Weildorf ist in Absprache mit dem Grundstückseigentümer mindestens eine ausreichend breite, rechtlich gesicherte und den berechtigten Interessen des Grundstückseigentümers entsprechende Zufahrtsmöglichkeit zu schaffen.
- 3.8.8 Sofern eine entsprechende Vereinbarung mit der Gemeinde Ainring und dem Vorhabensträger zustande kommt, ist eine Wendemöglichkeit für den Winterdienst am Ende der neuen Zufahrtsstraße zum Anwesen Moosleiten 11 einzurichten.
- 3.8.9 Der Vorhabensträger hat noch zu prüfen, ob im Rahmen der Bauausführung eine Befestigung des Banketts am südlichen Fahrbahnrand auf Höhe der Abzweigung der Zuwegung zum Anwesen Moosleiten 11 erfolgen kann, sodass Verkehrsteilnehmer, die an den Linksabbiegern vorbeifahren wollen, schadlos ausweichen können.
- 3.8.10 Bei der Bauausführung ist auf die Bepflanzung und Pflasterung auf dem Grundstück Fl. Nr. 177/5 der Gemarkung Straß Rücksicht zu nehmen. Die Erreichbarkeit des Hackschnitzzellagers auf dem Grundstück ist sicherzustellen. Insbesondere sind durch die Baumaßnahme verursachte Schäden an der Bepflanzung und Pflasterung nach Wunsch der betroffenen Grundeigentümer zu beseitigen, zu ersetzen oder zu entschädigen.

3.9 Denkmalschutz

- 3.9.1 Die „Hinweise zum Umgang mit Bodendenkmälern bei Planung und Bau von Straßen in staatlicher Verwaltung“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 26. 10.2010 (Az. IIB2/IID3-0752. 3-001/07) sind zu beachten.
- 3.9.2 Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich ist, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z. B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur

Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

- 3.9.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten für eine wissenschaftliche Auswertung der Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.
- 3.9.4 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen im Rahmen der vorgenannten Auflage sind in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 3.9.5 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf, jedoch mit mindestens zwei Monaten Vorlauf, in seinen Bauablauf ein.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die **gehobene Erlaubnis** erteilt, das Niederschlagswasser von der Fahrbahn der B 304 inklusive Radweg und Brückenfläche gemäß den Planunterlagen in Mulden bzw. Gräben sowie Versicker- und Verdunstungsflächen zu versickern.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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

4.3.2 Die Brückenentwässerung Ost beinhaltet zwei Versickerungsmulden. Ein Muldeneinstau ist auf max. 30 cm zu beschränken.

4.3.3 Der Entwässerungsgraben hat bei etwa Bau-km 0+720 einen Notüberlauf in eine Versickerungsfläche von etwa (50 m x 12 m =) 600 m². Sowohl der Entwässerungsgraben als auch die Sickerfläche (Versickerungsmulde) sollten damit einen maximalen Einstau von 30 cm nicht übersteigen.

4.3.4 Für die breitflächige Versickerung (z.B. Böschungsbereiche, Bahngraben oder Versickerungsmulden) sind die Anforderungen nach Punkt 7.2 DWA M-153 einzuhalten. Unter anderem hat der bewachsene Oberboden folgende Kriterien zu erfüllen: pH-Wert 6-8, Humusgehalt 1% bis 3%, Tongehalt unter 10%.

4.3.5 Der Oberboden ist mit einer Mächtigkeit von mindestens 20 cm auszuführen, bei Mulden zwischen Fahrbahn und dem Geh- und Radweg mit einer Mächtigkeit von mindestens 30 cm.

4.3.6 Vorhandene Anlagen zur Niederschlagswasserbeseitigung mit Einfluss auf die beantragte Entwässerungsanlage sind aufzulassen. Vorhandene Straßeneinläufe, Sicker- und Absetzschächte und alte Rohrleitungen ohne weitere Funktionen sind auszubauen oder stillzulegen.

4.3.7 Die Sickeranlagen sind gemäß dem Arbeitsblatt DWA A 138 des DWA-Regelwerkes, Stand: April 2005 (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) zu erstellen.

4.3.8 Absetzschächte, Straßeneinläufe und sonstige Einlaufschächte sind rechtzeitig zu räumen, das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf keinesfalls in ein Gewässer oder Grundwasser eingebracht werden.

- 4.3.9 Der Boden, durch den versickert wird, darf nicht vorbelastet sein (z. B. durch Altlasten). Werden beim Bau von Versickerungsanlagen Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung, insbesondere dem Schutz des Grundwassers, entgegenstehen, ist der Bau unverzüglich einzustellen. Eine Fortführung der Baumaßnahmen ist erst dann wieder möglich, wenn der Schutz des Grundwassers wieder gewährleistet werden kann. Die dazu nötigen Maßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Wasserrechtsbehörde, abzustimmen.
- 4.3.10 Vor Inbetriebnahme ist die gesamte Anlage gemäß Art. 61 BayWG durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft (PSW) oder einem Beamten des höheren technischen Diensts abnehmen zu lassen. Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist die Abnahme der Teilleistung rechtzeitig und baubegleitend durchzuführen. Eine Abnahmeniederschrift ist dem Landratsamt Berchtesgadener Land vorzulegen.
- 4.3.11 Es sind insbesondere während der Bauarbeiten alle erforderlichen Vorsorgemaßnahmen zu ergreifen, um jegliche Verunreinigung der Gewässer und des Grundwassers durch Kraftstoffe, Öle oder sonstige wassergefährdende Stoffe zuverlässig zu verhindern.
- 4.3.12 Der Betrieb, die vorschriftsmäßige Wartung und die bauliche Unterhaltung der Anlage obliegt grundsätzlich dem Vorhabensträger. Er hat in eigener Verantwortung die Betriebssicherheit und den baulichen Zustand zu kontrollieren und alle zum Schutz und zur Sicherheit der Anlagen notwendigen Maßnahmen in eigener Zuständigkeit und Verantwortung im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt festzulegen und auszuführen.
- 4.3.13 Für den Rückhalt von Leichtflüssigkeiten ist in der Bauausführung für das gesammelte Straßenwasser aus dem Bauwerksbereich ein Absetzschacht den Sickermulden vorzuschalten.
- 4.3.14 Sickeranlagen sollten in sickerfähige Böden einbinden, gegebenenfalls ist über einen Bodenaustausch eine hydraulische Verbindung zu darunterliegenden versickerungsfähigen Bodenschichten herzustellen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

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

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Die Zusagen und Zusicherungen, die der Vorhabensträger insbesondere in seinen Stellungnahmen zu den Einwendungen, sowie im Erörterungstermin abgegeben hat, sind einzuhalten. Dabei wurden die Zusagen aus Gründen der leichteren Nachvollziehbarkeit in den Auflagenkatalog oben übernommen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

8. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO keine aufschiebende Wirkung.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Das Bauvorhaben umfasst den Ausbau der Bundesstraße 304 westlich des Ortsteils Straß in der Gemeinde Ainring im Landkreis Berchtesgadener Land, mit der Erneuerung der Eisenbahnüberführung und Verbesserung der Linienführung. Der Ausbau der B 304 bei Straß ist eine Maßnahme des § 3 FStrAbG und daher nicht im derzeit geltenden „Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen“ als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs enthalten.

Die bestehende, einbahnige Bundesstraße 304 Traunstein - Freilassing kreuzt im Straßenabschnitt 1280, Station 3,178 als Eisenbahnüberführung (EÜ) die Bahnlinie Rosenheim – Freilassing. Das bestehende Brückenbauwerk aus dem Jahr 1905 bzw. 1928 befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand und muss erneuert werden. Im Zuge dieser Erneuerung wird die Linienführung der Bundesstraße entsprechend ihrer überregionalen Bedeutung und Netzfunktion verstetigt und optimiert. Gleichzeitig wird durch den Anbau eines Geh- und Radwegs der nicht-motorisierte vom motorisierten Verkehr getrennt.

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 1,354 km. Sie beginnt im Straßenabschnitt 1280, Station 2,641 bei Hörafing mit dem Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Die Verlegung der B 304 beginnt im gleichen Abschnitt, 159 m weiter bei Station 2,800, ca. 350 m westlich des bestehenden Bahnbauwerks und endet bei Station 3,995 am Ortseingang von Straß. Die Linienführung der B 304 wird entsprechend ihrer überregionalen Bedeutung und Netzfunktion optimiert und angepasst. Das Brückenbauwerk wird in Parallellage ca. 25 Meter südöstlich der bestehenden alten und beschädigten Eisenbahnüberführung erstellt und die B 304 wird westlich und östlich der neuen EÜ mit verbesserter Linienführung auf der Brücke über die Eisenbahngleise geführt. Nach der Querung der Bahnlinie geht die B 304 in eine Rechtskurve über, um im weiteren Verlauf an die bestehende Bundesstraße im Bereich vom Ortseingang von Straß wieder anzubinden. Die bestehende EÜ und die nicht mehr benötigten Teile der Bundesstraße werden zurückgebaut. Im Zuge der Maßnahme wird auf der Südseite der B 304 eine durchgängige Wegeverbindung für Radfahrer geschaffen.

Die B 304 ist, abgesehen von wenigen kurzen Ortsdurchfahrten, anbaufrei und teilweise kreuzungsfrei ausgebaut. Der Verkehr auf der Bundesstraße setzt sich zusammen aus Personenverkehr und einem erhöhten Schwerverkehrsanteil und überlagert sich in diesen Bereich mit dem auf die Orte ausgerichteten Ziel- und Quellverkehr. Zudem ist die

B 304 an dieser Stelle Bestandteil der Bedarfsumleitung für die BAB A 8 zwischen den Anschlussstellen Neukirchen und Bad Reichenhall.

Die B 304 soll als überregionale Fernstraße vorrangig dem Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen. Mit der Verbesserung der Linienführung im Zuge der neuen EÜ wird die B 304 in diesem Bereich optimiert und diesen Anforderungen gerecht. Die Planung der Straße und des Brückenbauwerks wurde in Lage und Höhe auf die topografischen Gegebenheiten abgestimmt und soll gestalterisch in die Umgebung eingebunden werden.

Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um den Ausbau eines der letzten Abschnitte im Zuge der B 304 zwischen Traunstein und Freilassing.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** stellten diese Aussage des Vorhabensträgers infrage, da sie eine Ausbaulücke zwischen dem östlichen Ortsausgang Straß und dem Planfeststellungsbereich erkennen wollen. Dieser Bereich wurde allerdings in den Jahren 2001/2002 bereits ausgebaut. Dass entsprechende Fahrbahn- und Gehwegbreiten in der Ortsdurchfahrt nicht erreicht werden konnten, ist der engen Bebauung in Straß geschuldet.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 26.03.2019 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein, für die Bundesstraße 304 Traunstein – Freilassing westlich Straß mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung und Verbesserung der Linienführung das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 05.06.2019 bis 05.07.2019 bei der Gemeinde Saaldorf-Surheim, beim Markt Teisendorf und in der Gemeinde Ainring nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei den Gemeinden Saaldorf-Surheim und Ainring sowie beim Markt Teisendorf bis zum 19.07.2020 schriftlich oder zur Niederschrift bzw. bei der Regierung von Oberbayern schriftlich zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf der genannten Einwendungsfrist ausgeschlossen sind. Zusätzlich konnten die Unterlagen über die Homepage der Regierung von Oberbayern im Internet eingesehen werden, worauf ebenfalls in der ortsüblichen Bekanntmachung hingewiesen wurde.

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

- Gemeinde Saaldorf-Surheim
- Gemeinde Ainring
- Markt Teisendorf
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- Landratsamt Berchtesgadener Land
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Eisenbahnbundesamt
- Deutsche Bahn Immobilien, Region Süd
- Bayerischer Bauernverband
- Bayernwerk Netz GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Energienetze Bayern
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe

sowie den Sachgebieten 24.1 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Oberbayern.

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

Die während des Anhörungsverfahrens erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 28.10.2021 im Rathaus der Gemeinde Ainring erörtert. Die Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im

Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der Stellungnahmen und der im Erörterungstermin diskutierten Einwendungen wurden die Planunterlagen durch Roteintragungen geändert. Hier handelte es um folgende Änderungen:

- Aufnahme weiterer Varianten in die Abwägung und Ergänzung der Variantendarstellung und -diskussion, jedoch änderte sich dadurch im Abwägungsergebnis nichts an der zu Planfeststellung beantragten Variante;
- Ergänzung einer Angabe zur Höhe der Bau- und Grunderwerbskosten für die Feststellungsvariante;
- nähere Darstellung der Entwässerungsabschnitte nach Aufforderung durch das Wasserwirtschaftsamt Traunstein sowie Vorlage von wasserrechtlich relevanten Nachweisen;
- Berichtigung des Grunderwerbsverzeichnisses und des Grunderwerbsplans (Planunterlagen Nrn. 10.1 und 10.2) mit Korrektur der exakten Flächenberechnungen auf Hinweis der Einwender Nrn. 1000 und 1001, dass eine veraltete Flurkarte verwendet worden sei, sowie
- kleinere redaktionelle Änderungen.

Am 21.12.2021 wurden die mit Roteintragung geänderten Planunterlagen eingereicht. Im Rahmen eines beschränkten Anhörungsverfahrens gemäß Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG wurde allen von der Baumaßnahme berührten Grundstückseigentümern sowie dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein mit Schreiben vom 04.02.2022 und vom 08.02.2022 nochmals Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Bei der Übersendung der Planunterlagen wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bis zum 21.03.2022 bei der Regierung von Oberbayern schriftlich zu erheben sind und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf der genannten Einwendungsfrist ausgeschlossen sind.

Ein nochmaliger Erörterungstermin war nicht angezeigt, da auch durch die weiteren Äußerungen der Beteiligten keine Aspekte zum Verfahren hinzugetreten sind, die einer weiteren Klärung durch Erörterung bedurft hätten. Auch eine Befriedung hinsichtlich der Aspekte, wegen derer sich die Einwender gegen die Planung gewandt haben, konnte nicht erwartet werden. Die bislang geltenden und im Erörterungstermin besprochenen grundsätzlichen Einwendungen und Standpunkte haben sich durch die Roteintragungen nicht verändert.

C Entscheidungsgründe

Der Plan des Staatlichen Bauamts Traunstein wird entsprechend seinem Antrag, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen, festgestellt.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

Nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Eine Änderung liegt nach § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG vor, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (Nr. 1) oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird (Nr. 2). Die Regierung von Oberbayern ist gemäß Art. 39 Abs. 2 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 17 Abs. 3 und 4 FStrG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Der Anwendungsbereich des Art. 78 BayVwVfG ist nicht eröffnet. Die im Zuge der Baumaßnahmen notwendig werdenden Anpassungen der Bahnoberleitung erfordern nach § 18 Abs. 1a Nr. 1 AEG kein Planfeststellungsverfahren.

Die verfahrensrechtlichen Einwendungen und Anträge werden bei den Einwendungen behandelt.

2. Keine Erforderlichkeit eines Verfahrens zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung war für das Bauvorhaben nicht erforderlich. Dies ergibt sich aus der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG. Auf die Planunterlage Nr. 19.3 wird verwiesen.

Eine überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 2 des UVPG aufgeführten Kriterien deutet nicht darauf hin, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG haben kann.

Die Bewertung der prognostizierten Umweltauswirkungen ergibt, dass diese nicht schwerwiegend sein werden, sondern vielmehr zu erwarten ist, dass das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen nur geringe nachteilige Umweltauswirkungen verursacht. Da es sich um ein bestandsorientiertes Ausbauvorhaben handelt, werden durch das Vorhaben keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVPG entstehen. Insbesondere kommt es durch die Baumaßnahme nicht zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens. Durch das Heranrücken der Trasse an ein Wohngebäude im Außenbereich ergibt sich an einem Immissionsort eine nur leichte Erhöhung der Lärmimmissionen. Hinsichtlich der lufthygienischen Situation des Gebiets liegt bereits eine erhebliche Vorbelastung vor, die durch die Maßnahme nur unwesentlich verändert wird. Veränderungen des Grundwassers oder an Gewässern ergeben sich nicht. Die Baumaßnahme liegt zwar zum Teil im Wasserschutzgebiet (Zone III B), allerdings sind hier durch die Einhaltung der RiStWag keine Gefährdungen für das Schutzgebiet zu erwarten. Waldflächen oder andere Gehölze sind von der Baumaßnahme nicht betroffen. Im Eingriffsbereich befinden sich straßennahe Biotopflächen, außerdem wurden Schlingnatter und Eidechse nachgewiesen. Außerdem existieren im Eingriffsgebiet Nachweise von Fledermäusen, allerdings sind aufgrund des störenden Zugverkehrs im Bereich der alten Brücke weder Wochenstuben noch Quartiere zu erwarten. Lediglich Tagesverstecke sind dort nicht auszuschließen. Unter Berücksichtigung entsprechend

funktionserhaltender, vorgezogener Vermeidungsmaßnahmen und gestalterischer Maßnahmen werden durch den Eingriff keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst. Insbesondere für Schlingnatter und Zauneidechse werden Ausweichhabitate geschaffen und die Tiere vergrämt und umgesiedelt; beim Abbruch des alten Brückenbauwerks wird dafür gesorgt, dass keine Fledermäuse in möglichen Tagesverstecken betroffen sind.

Insgesamt bewegen sich die sich ergebenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter nach dem UVPG in dem für den entsprechenden Landschafts- und Siedlungsraum bei vergleichbaren Vorhaben normalen Rahmen. Besonders schwerwiegende, mit Zielen der Raumordnung und der Umweltvorsorge nicht vereinbare Beeinträchtigungen sind dabei nicht gegeben. Durch die ergriffenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen werden die beeinträchtigenden Umweltauswirkungen deutlich begrenzt. Die Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes werden durch entsprechende Maßnahmen kompensiert, die Vorgaben der sonstigen umweltrechtlichen Vorschriften erfüllt.

Auch einzelne Teilmaßnahmen dieses Vorhabens unterliegen keiner Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere sind keine Rodungen oder Wiederaufforstungen, Schienenwegs- oder Leitungsbauten vorgesehen.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wurde gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG im Oberbayerischen Amtsblatt am 29.10.2021 bekanntgegeben.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** bestritten pauschal die Richtigkeit der allgemeinen Vorprüfung und sehen zahlreiche Feststellungen dort ohne nähere Bezeichnung als unzutreffend an. Rein vorsorglich wurde ein Verstoß gegen das UVPG gerügt. Im weiteren Anhörungsverfahren erfolgte keine Vertiefung dieser Einwendung mehr. Die Planfeststellungsbehörde kann keine Anhaltspunkte für die Unrichtigkeit der gutachterlichen Feststellungen und ihrer tatsächlichen und rechtlichen Folgerungen daraus erkennen und hegt keine Zweifel an der Wirksamkeit der festgelegten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

3. **Materiell-rechtliche Würdigung**

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenplanung 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.

3.2 Planrechtfertigung

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 bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06, st. Rspr.). Da die Maßnahme nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, bedarf die Feststellung des Bedarfs und insbesondere die gesetzliche Zielkonformität der Maßnahme einer gesonderten Prüfung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. u.a. OVG Hamburg, Beschluss v. 23.10.2014, Az. 1 Es 4/14.P, Rn. 32).

Im Rahmen der Planrechtfertigung ist damit zu prüfen, ob

- die seitens des Vorhabensträgers verfolgten Ziele grundsätzlich von den Zielvorgaben des jeweiligen Fachplanungsgesetzes gedeckt sind (**Zulässigkeit**, siehe Ziffer C.3.2.1 dieses Beschlusses),
- unter dem Blickwinkel des (abstrakten) Ziels im konkreten Fall ein **Handlungsbedarf** besteht (siehe Ziffer C.3.2.2. dieses Beschlusses) und
- die dem jeweiligen Ziel zugeordneten Maßnahmen im konkreten Fall überhaupt zur Erreichung des gesteckten Ziels geeignet sind (**Geeignetheit**; siehe Ziffer C.3.2.3 dieses Beschlusses).

3.2.1 Planungsziele / Zulässigkeit

3.2.1.1 Konkrete Planungsziele

Ziel der o.g. Maßnahmen ist es, die B 304 an der überplanten Stelle durch Neubau der Brücke zu erhalten und darüber hinaus die Sicherheit und Leichtigkeit der B 304 durch Verstetigung der Linienführung und Anlage eines getrennten Geh- und Radwegs zu verbessern.

Das bestehende Brückenbauwerk, mit dem die Bundesstraße über die Eisenbahn überführt wird, stammt aus dem Jahr 1905 bzw. 1928. Es befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand, durch den bereits der darüber fahrende Straßenverkehr und der darunter fahrende Zugverkehr gefährdet sind. Das Brückenbauwerk soll daher erneuert werden.

Im Zuge der notwendigen Erneuerung der Brücke und dem damit verbundenen Eingriff in die darüber führende Bundesstraße soll die nicht mehr den heutigen RAL-Vorgaben genügende Linienführung an dieser Stelle entsprechend der überregionalen Bedeutung und Netzfunktion der B 304 verstetigt und optimiert werden. Derzeit ist im betreffenden Abschnitt der B 304 aufgrund der unsteten Linienführung ein Verkehrssicherheitsmanko zu verzeichnen, das mit der Verstetigung der Linienführung beseitigt werden soll.

Mit Verstetigung der Linienführung ist gemeint, dass die Radien-, Klothoiden- und Geradenlängen der Straße bei der Neutrassierung dahingehend aufeinander abgestimmt werden, dass ein harmonisches und damit verkehrssicheres Fahr- und Lenkverhalten entsteht. Die Einmündungssituationen westlich der Eisenbahnüberführungen werden verbessert.

Darüber hinaus ist die Anlage eines bisher nicht bestehenden, unselbständigen Geh- und Radwegs entlang der Fahrbahn geplant, um den motorisierten vom nicht-motorisierten Verkehr zu trennen und dadurch die Verkehrssicherheit auch für den nicht-motorisierten Verkehr zu erhöhen. Der geplante Geh- und Radweg findet einen Anschluss an das bereits bestehende Radwegenetz östlich des Planfeststellungsbereiches und bindet im Westen an das nachgeordnete Straßennetz an. Nach künftiger Ergänzung eines weiteren Abschnitts westlich des Planfeststellungsbereichs in einem gesonderten Verfahren kann der Lückenschluss mit einem durchgehenden Radweg von Teisendorf nach Freilassing erfolgen.

3.2.1.2 Zielzulässigkeit

Gemäß §§ 1 Abs. 1, 3 Abs. 1 FStrG 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 und sie in einem dem Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen bzw. zu verbessern. Die vom Vorhabenträger angegebenen Planungsziele sind damit nach den Aufgaben, die der Gesetzgeber an den Straßenbaulastträger stellt, zulässig, §§ 3 Abs. 1 Satz 2, 4 Satz 1 FStrG. Überlagert werden die Ziele des FStrG auch von dem Ziel des Schutzes des Bahnverkehrs, der durch den der Verkehrssicherheit des Bahnverkehrs ungenügenden Zustand des bestehenden Brückenbauwerks gefährdet wird. Insoweit liegt eine zulässige Schutzplanung des Vorhabensträgers zugunsten der Bahninfrastruktur vor.

Die Trennung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs vom Kfz-Verkehr entlang einer vielbefahrenen Straße entspricht den Aufgaben des Vorhabensträgers als Straßenbaulastträger (siehe nur VG München, Urteil v. 18.05.1999, Az. M 2 K 98.3695).

Der Vorhabensträger betont in den Planunterlagen mehrfach, dass er mit den Planungen auch anstrebt, den Eingriff in den Bahnverkehr so gering wie möglich zu halten und dadurch u. a. für einen ungehinderten Bauablauf sorgen möchte.

Der ungehinderte Bauablauf, der sich durch eine Planung ergibt, die die Bahn so wenig wie möglich beeinträchtigt und nur wenige, kurze Sperrpausen benötigt, ist kein Ziel des Vorhabensträgers, wie die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** meinten, sondern wird vom Vorhabensträger im Erläuterungsbericht im Rahmen der Variantendiskussion angegeben. Auf diesen Aspekt kommt es jedoch nicht an, da eine Erneuerung auf Bestand aus gewichtigen Gründen ausscheiden muss, wie unter C.3.3.3.3 dieses Beschlusses gezeigt wird.

3.2.2 Handlungsbedarf / derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Die B 304 stellt eine wichtige Verbindung im Bundesfernstraßennetz zwischen den Oberzentren Traunstein und Freilassing dar und dient als Bedarfsumleitung für die Bundesautobahn A 8 zwischen Traunstein und Freilassing.

3.2.2.1 Handlungsbedarf Brückenbauwerk

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** stellten im Anhörungsverfahren die Mangelhaftigkeit des Brückenbauwerks überhaupt in Frage. Der Vorhabensträger hat daher im Erörterungstermin umfassend zum Zustand der Brücke berichtet:

Zur Bewertung und Prüfung des Bauwerkszustands von Brücken ist die DIN 1076 ausschlaggebend: hier ist eine Skala von 1 (sehr guter Zustand) bis 4 (schlechtester Zustand) vorgesehen. Die Brücke der Eisenbahnüberführung hat im Jahr 2020, wie auch in den Jahren zuvor, in der Bauwerksprüfung eine Zustandsnote von 3,8 erhalten. Das Fazit der letzten Bauwerksprüfung ist, dass die Bauwerksschäden die Standsicherheit und Verkehrssicherheit erheblich gefährden. Ohne eine Baumaßnahme bezüglich der Überführung würde die B 304 in absehbarer Zeit an dieser Stelle nicht mehr für den Straßenverkehr zur Verfügung stehen, da ansonsten das Brückenbauwerk für den Straßenverkehr gesperrt werden müsste. Der Schädigungsgrad des Bestandsbauwerks lässt ein weiteres Abwarten ohne Baumaßnahme nicht mehr zu, da vom Bauwerk aufgrund seines mangelhaften Zustands eine Gefährdung nicht nur für den darüber geführten Straßenverkehr ausgeht, sondern auch für den darunter geführten Schienenverkehr durch herabfallende Teile. In letzter Konsequenz ist ein Einsturz des Bauwerks zu befürchten. Durch das langjährige Eindringen von tausalzbeaufschlagtem Wasser sind sämtliche Stahl- und Betonbauteile tiefgreifend geschädigt. Sie müssen bereits jetzt regelmäßig geräumt werden, um eine Gefährdung des darunterliegenden Schienenwegs zu verhindern. Der Bewehrungsstahl weist bereits starke Korrosionsschäden auf. Der Selbstschutz der Bewehrung ist aufgebraucht, die Schutzfunktion des Betons fehlt und kann aufgrund der fortgeschrittenen Korrosion nicht mehr hergestellt werden.

Eine Erhaltung des Bauwerks ist ausgeschlossen, da die tragenden Teile der Brücke massiv betroffen sind. Die stark verrosteten Brückenlager können das Gewicht der Brücke in absehbarer Zeit nicht mehr tragen, die Brüstung kippt bereits nach außen Richtung Schiene, da auch dieses Gewicht nicht mehr von der Brücke getragen werden kann.

Im schlimmsten Fall ist mit einem Einsturz des Brückenbauwerks auf die Schienen zu rechnen.

Nach sachverständiger Ansicht ist eine Sanierung ausgeschlossen. Insbesondere die tragenden Elemente und die Eisenbewehrung sind bereits unrettbar zerstört. Der schlechte Zustand der Brücke und die technische Unmöglichkeit einer Sanierung wurde im Erörterungstermin anhand von Bildern, Erklärungen und Auszügen aus dem Sachverständigengutachten vom Vorhabensträger umfassend nachgewiesen.

3.2.2.2 Handlungsbedarf Straßentrassierung

Der Kreuzungswinkel der Straße über die derzeitige Eisenbahnbrücke im Zuge der B 304 führt in den Anschlussbereichen der Brücke zu einer Unstetigkeitsstelle (gegensinnige, enge Kurven) im sonst sehr gestreckten Linienvorlauf der B 304. Diese Unstetigkeit stellt ein Defizit im Streckenverlauf dar und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit erheblich. Die vorhandene Trassierung der B 304 im Planungsbereich entspricht mit einem Kurvenradius von 200 m nicht der für die Netzfunktion notwendigen Entwurfsklasse. Diese sähe einen Mindestradius von 300 m vor. Durch die Unterschreitung der Mindestradien ergeben sich Unfallgefahren, die sich ausweislich der erfassten Unfälle in den Vorjahren bereits realisiert haben.

Dies zeigt sich in der Auswertung der Unfallstatistik über die Jahre 2015 bis 2017 (Unfalltypensteckkarte), in der die B 304 im Bereich der unständigen Kurven vor und nach der Bahnbrücke als Unfallhäufung (pinke Linie) eingestuft wurde:



Unfallkarte 2015 bis 2017

- Fahr Unfall (1)
- Abbiege-Unfall (2)
- Einbiegen / Kreuzen (3)
- Überschreiten-Unfall (4)
- Ruhender Verkehr (5)
- Längsverkehr-Unfall (6)
- Sonstiger Unfall (7)

Anmerkung zur Unfallkarte: die im Kreis verzeichnete Zahl (und die Größe des Kreises) weist die Unfallkategorie aus: 1 = Unfall mit Getöteten; 2 = Unfall mit Schwerverletzten; 3 = Unfall mit Leichtverletzten; Kreise ohne Nummern weisen Kleinstunfälle und Unfälle nur mit Sachschaden aus.

In den Jahren 2018 bis 2020 ereignete sich noch ein weiterer Kleinstunfall im Längsverkehr, im Jahr 2021 ein Unfall im Längsverkehr mit einem Schwerverletzten.

Die polizeiliche Stellungnahme vom 14.06.2019 fasst alle Unfälle seit dem Jahr 2015 zusammen und zählt vier Konflikte im Begegnungsverkehr und 5 Vorfälle durch Abkommen von der Fahrbahn im Kurvenbereich auf. Auch nach fachlicher Bewertung der Polizei handelt es sich hierbei um für die aktuelle mangelhafte Trassierung typische Unfälle.

3.2.2.3 Handlungsbedarf Geh- und Radweg

Derzeit sind Fußgänger und Radfahrer gezwungen, entweder die Fahrbahn zu benutzen oder einen langen, in einem südlichen Bogen führenden Umweg über das nachgeordnete Wegenetz zu nehmen, um von Straß Richtung Teisendorf zu gelangen.

Der Vorhabensträger hat bezüglich des Handlungsbedarfs für den Bau eines Geh- und Radwegs im Rahmen der Behandlung der Einwendungen zunächst auf die ministerielle Weisungslage verwiesen. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr hat mit Schreiben vom 19.07.2019 die Grundsätze für den Bau und die Finanzierung von Radwegen im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes eingeführt, die das Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur mit Schreiben vom 19.06.2019 formuliert hat. Danach soll unter bestimmten Voraussetzungen eine Entflechtung von motorisiertem und nicht-motorisiertem durch die Anlage baulich getrennter Radwege stattfinden.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** bemängelten den Verweis auf die ministerielle Weisungslage. Es reiche dafür nicht aus, wenn „der Staat es einfach nur möchte“. Sie monierten, dass bezüglich des Fußgänger- bzw. Radfahrerverkehrs weder Unfallzahlen erhoben worden seien noch sonst ein Beleg zur Sinnhaftigkeit des Geh- und Radwegs angeführt werde. Zusammenfassend hielten die Einwender die Planrechtfertigung deshalb nicht für gegeben.

Auch wenn es grundsätzlich richtig ist, dass für die Planrechtfertigung, insbesondere für die Begründung eines Handlungsbedarfs, die Weisungslage vorgesetzter Behörde nicht ausreicht, ist die Einwendung im Ergebnis zurückzuweisen.

Grundsätzlich wird in der Bundesrepublik Deutschland zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Bundesstraßen die Entflechtung der Verkehrsarten angestrebt. Die Entflechtung ist insbesondere dort wichtig, wo hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kfz- und Radverkehr auftreten, auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem

Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Durch die Entflechtung wird eine Verminderung der Unfallzahlen mit Beteiligung ungeschützter Verkehrsteilnehmer, eine Verbesserung der Verkehrsqualität und eine Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten angestrebt. Darüber hinaus sollen die Radwege zum Lückenschluss beitragen (Bundesverkehrsministerium für Digitales und Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan (NRVP 3.0), Grundsätze für den Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, Stand 21.04.2020, zuletzt aufgerufen am 01.02.2022).

Informationen zur derzeitigen Nutzung der überplanten Bestandsstrecke durch Fußgänger und Radfahrer sind in den Planunterlagen nicht vorhanden und wurden auch nicht erhoben. Es kommt für die Planrechtfertigung aber auch nicht im Einzelnen darauf an, wie viele Fußgänger und Radfahrer derzeit die Verbindung benutzen. Desgleichen bedarf es hier keiner ins Einzelne gehenden Prognose einer künftigen Benutzungsfrequenz. Eine Trennung von Kraftfahrzeug- und Rad- bzw. Fußgängerverkehr auf Landstraßen erhöht generell die Verkehrssicherheit. Dies entspricht einem allgemeinen Erfahrungssatz. Es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Erhöhung der Sicherheitsstandards auch bei geringem Radfahrer- und Fußgängerverkehr vernünftigerweise geboten sein kann (VG München Urteil v. 18.05.1999, Az. M 2 K 98.3695, mit Verweis auf BayVGH, Urteil v. 15.11.1989, Az. 8 B 87.00575 und BVerwG, Beschluss v. 12.06.1989, Az. 4 B 101.89).

So liegt es auch hier. Es führt bereits ein Radweg von Freilassing kommend bis an den Planfeststellungsbereich heran, wobei die Radfahrer innerhalb der Ortsdurchfahrt von Straß mangels Platz auf der Fahrbahn geführt werden müssen. Nach dem westlichen Ortsausgang von Straß müssten die Radfahrer heute die Fahrbahn der Bundesstraße nutzen oder einen sehr großen Umweg südlich der B 304 nehmen.

Von einem Bedarf der von Straß bzw. Freilassing kommenden Radfahrer mit Zielen, die in Richtung Teisendorf liegen, ist daher auszugehen. Die Nutzung der Fahrbahn der Bundesstraße kann ihnen wegen des hohen Verkehrsaufkommens, der hohen Geschwindigkeitsdifferenzen (außerorts) und der unfallträchtigen Kurvenführung vernünftigerweise nicht zugemutet werden. Die Frequentierung der B 304 ist an dieser Stelle zwar unterdurchschnittlich im Vergleich zu anderen Bundesstraßen und darüber hinaus erfährt die Straße einen Sicherheitsgewinn durch die Verbreiterung auf die nach RAL 2012 geltenden Regelbreiten. Dennoch ist das Verkehrsaufkommen im Vergleich zu anderen, niedriger klassifizierten Landstraßen hoch und insbesondere der Schwerverkehrsanteil ist überdurchschnittlich hoch. Der betreffende Abschnitt der B 304 wird zudem als Bedarfsumleitung für die Bundesautobahn A 8 genutzt und weist daher

bei Umleitungen oder Autobahnstaus ein erheblich höheres Verkehrsaufkommen auf, gerade auch mit überdurchschnittlicher Beteiligung von Schwerverkehr.

Mit der Rechtsprechung ist davon auszugehen, dass die Anlage von Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit bei Bundesstraßen „vernünftigerweise geboten“ und damit gerechtfertigt ist, selbst wenn wenige Radfahrer die Route befahren sollten (vgl. OVG Magdeburg, Urteil v. 08.07.2020, Az. 2 K 22/19).

Zwar besteht für den „großräumigeren“ Radverkehr grundsätzlich eine Radwegeverbindung ab dem westlichen Ortsausgang von Straß in einem großen südlichen Bogen bis Altmutter und ab dort auf der TS 10 Richtung Teisendorf. Die Strecke ist 8,1 km lang und durch die Führung auf einer Kreisstraße ebenfalls mit Gefahren verbunden.

Aufgrund der bekannten Umwegeempfindlichkeit von Radverkehr kann aber davon ausgegangen werden, dass diese Radwegeverbindung derzeit kaum genutzt wird und das Fahren mit dem Rad an dieser Stelle, trotz eines Bedürfnisses, schlicht unterlassen wird. Um daher eine annehmbare Radwegeverbindung zwischen Straß und Hörafing „im Kleinen“ und eine Lückenergänzung im Radwegenetz zwischen Freilassing und Teisendorf „im Großen“ herzustellen, ist die Anlage eines begleitenden Geh- und Radweges im Planfeststellungsbereich angezeigt.

3.2.2.4 Weitere Einwendungen zum Handlungsbedarf

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** griffen in diesem Zusammenhang die nach ihrer Einschätzung zu hohe Verkehrsprognose des Vorhabensträgers für das Jahr 2030 an und sprechen der Maßnahme – sowohl hinsichtlich der Linienverstetigung als auch hinsichtlich des Geh- und Radwegs – den Bedarf ab. Die Einwender monierten, dass mit einer geringeren Verkehrsprognose womöglich die Planrechtfertigung entfalle, da bei weniger Verkehr weniger Unfälle stattfänden. Ein Ausbau der B 304 würde sich bei dann womöglich erübrigen.

Sie verwiesen auch darauf, dass der in der Tabelle auf Seite 14 des Erläuterungsberichts (Planunterlage Nr. 1) dargestellte Wert der Verkehrsbelastung von 4.773 Kfz/24 h für das Jahr 2010 deutlich hinter der Prognose von 7.493 Kfz/24 h für das Jahr 2030 zurückbleibe. Dieser Eingabewert sei veraltet, so argumentierte auch der **Einwender Nr. 1000**. Die letzte Verkehrszählung, die der Berechnung zugrunde gelegt werde, stamme aus dem Jahr 2010. Die Berechnung sei daher nicht aussagekräftig. Der Vorhabensträger müsse die aktuellen Zahlen ermitteln und der Rechnung zugrunde zu legen. Durch die Darstellungen des Vorhabensträgers im Erörterungstermin sahen die

Einwender Nrn. 2001 und 2002 ihren Vorwurf bekräftigt, der Vorhabensträger schätze den tatsächlichen Handlungsbedarf zulasten der Eigentümer falsch ein, da er mit überhöhten Zahlen operiere.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabensträger hat eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 erstellt (Erläuterungsbericht S. 14, Planunterlage Nr. 1). Hierbei hat er die Daten der Zählstelle der amtlichen Verkehrszählung Nr. 81439143 östlich Straß ausgewertet. Es sind vergleichbare Verkehrsdaten über mehrere Jahre vorhanden. Folgende Entwicklung zeigt sich:

Jahr	DTV Kfz/24h	SV Kfz/24h
1990	3042	154
1995	3148	248
2000	3833	436
2005	3715	343
2010	4773	366

Auf Grund dieser Gegebenheiten wurde eine Trendprognose gemäß HBS 2015 durchgeführt. Bei der Gesamtmenge der Kfz ist seit dem Jahr 1990 eine stetige Entwicklung nach oben vorhanden. Der relativ große Sprung in der Verkehrsentwicklung zwischen 2005 und 2010 erklärt sich aus der Eröffnung des Globus Marktes und der Vergrößerung der Spedition Dachser. In der Größenordnung nimmt die Entwicklung weiterhin stetig zu. Beim Schwerverkehr ist im Jahr 2000 ein Ausreißer der Verkehrsmenge nach oben zu verzeichnen. Berücksichtigt man diesen Wert nicht, ist dennoch eine stetige Entwicklung nach oben vorhanden. Anhand der Berechnungen im Erläuterungsbericht S. 14 ergibt sich eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 von 7.493 Kfz/24h, davon 869 Kfz/24h Schwerlastverkehr, wobei hier eine Berechnungsmethode angewandt wurde, die die höchsten Werte, verglichen mit anderen Rechenmodellen, annimmt. Legt man das Landesverkehrsmodell Bayern bzw. die Berechnung der Verkehrsbelastung über die Jahre 1995 – 2015 – 2035 zugrunde, dann ergeben sich für das Jahr 2035 ein DTV von 6.600 Kfz/24 h und eine Schwerverkehrsbelastung von 400 Kfz/24 h (s. Stellungnahme des Vorhabensträgers vom 10.07.2020), also deutlich geringere Werte.

Der Vorhabensträger erklärt die Wahl des Rechenmodells damit, dass er für die Beurteilung der Belastung der Anwohner mit verkehrsbedingten Immissionen eine möglichst sichere Beurteilungsgrundlage haben wollte. Aber auch bei Zugrundelegung niedrigerer Zahlen, z. B. aus dem Landesverkehrsmodell, entfällt der Bedarf für die Baumaßnahme nicht, da sich die Unfälle ja gerade in den vergangenen Jahren ereigneten, in welchen die Verkehrszahlen noch niedriger waren als in den künftigen Annahmen, egal aus welchem Rechenmodell. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Vorgehensweise und der Schluss daraus, dass der Bedarf besteht, nicht zu beanstanden.

Der Vorhabensträger betont, dass Anlass für die Baumaßnahme nicht die Verkehrszahlen, sondern die Unfallzahlen seien. Die Planfeststellungsbehörde hält diesen Ansatz für sachgerecht. Die Bundesstraße genügt derzeit bei Weitem nicht den in den RAL festgelegten Anforderungen in sicherheitstechnischer Hinsicht, die unmittelbare Folge davon sind die bereits festgestellten Unfälle, die sich ja bereits in der Vergangenheit ereigneten. Die RAL machen die technischen Trassierungsvorgaben in erster Linie auch nicht vom Verkehrsaufkommen, sondern von ihrer Verbindungsfunktion abhängig. Lediglich die Wahl des Ausbaustandards wird in diesem speziellen Fall von der Verkehrsnachfrage mitbeeinflusst.

In der Literatur wird davon ausgegangen, dass eine planrechtfertigende Erforderlichkeit ohne Rücksicht auf eine Steigerung des Kfz-Verkehrs aus dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Straßenverkehrs und der Abwehr von Gefahren, die durch den Straßenverkehr verursacht werden, folgen können (Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 128). So liegt der Fall auch hier: Die festgestellten Unfälle sind gerade nicht auf ein hohes Verkehrsaufkommen zurückzuführen, sondern auf die mangelhafte Trassierung. Diese Einschätzung teilt auch das Polizeipräsidium Oberbayern Süd in seiner Stellungnahme vom 14.06.2019. Auch eine gefahrlose Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer scheidet derzeit aufgrund der Gefährlichkeit faktisch aus. Durch die zu erwartende Verkehrszunahme, unabhängig davon, ob sie nun geringer oder höher ausfällt, ist grundsätzlich mit einer Verschärfung der Situation zu rechnen.

Der Vorwurf, die Prognose der Verkehrszahlen sei unzutreffend, ist zurückzuweisen. Den Einwendern ist Recht zu geben, wenn sie Zahlenmaterial aus dem Jahr 2010 als veraltet bezeichnen. Jedoch berücksichtigt der Vorhabensträger ausweislich seiner Angaben im Erläuterungsbericht und seiner Stellungnahme zu dieser Einwendung auch die Zahlen aus den Jahre 2015 und 2018. Im Jahr 2015 wurde an der maßgeblichen Zählstelle eine Verkehrsbelastung von 4.686 Kfz/ 24h und 443 Kfz/ 24h Schwerverkehr festgestellt. Hiermit ergibt sich eine leichte Erhöhung des Schwerverkehrs in den zurückliegenden

fünf Jahren sowie eine leichte Abnahme des Gesamtverkehrs. Bei der amtlichen Verkehrszählung 2018 für den betreffenden Bereich lag der DTV bei 5.649 Kfz/ 24h, die Schwerverkehrsbelastung bei 446 Kfz/ 24h. Im Landesverkehrsmodell Bayern wird für den Planfeststellungsabschnitt für das Jahr 2035 ein DTV von 6.600 Kfz/ 24h und eine Schwerverkehrsbelastung von 400 Kfz/ 24h prognostiziert, also eine deutlich geringe Belastung als (üblicherweise zugunsten des Immissionsschutzes) vom Vorhabensträger zugrunde gelegt. Ab dem Jahr 2018 wird nur noch ein geringfügiger Anstieg der Gesamtbelastung erwartet. Der Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde sehen vor dem Hintergrund dieser Zahlen, die der Vorhabensträger in seinen Stellungnahmen zu den Einwendungen nennt, aus den genannten Gründen kein Entfallen des Handlungsbedarfs.

Selbst wenn man mit den **Einwendern Nrn. 2001 und 2002** annähme, dass die Corona-Pandemie eine nachhaltige Verhaltensänderung in der individuellen Mobilität (Homeoffice, Videokonferenzen, Kontaktvermeidung etc.) mit der Folge einer Stagnation des Verkehrsaufkommens ausgelöst hat, ändert sich an der Beurteilung nichts. Selbst ein Gleichbleiben des Verkehrsaufkommens in den nächsten Jahren würde damit die Unfallgefahr an dieser Stelle und die Gefahren für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr nicht beseitigen, zumal hier immer noch daran zu erinnern ist, dass die B 304 an dieser Stelle eine Bedarfsumleitungsstrecke für die A 8 ist. Der Einwand der fehlenden Planrechtfertigung ist daher zurückzuweisen.

Eine Minderung des Verkehrsaufkommens ist tatsächlich für den Fall des mehrstreifigen Ausbaus der A 8 da, der sich im Abschnitt zwischen der Ausfahrt Traunstein/Siegsdorf und der Bundesgrenze zu Österreich im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht befindet. Selbst der Vorhabensträger geht in diesem Fall von einer Minderung der Verkehrsbedeutung der B 304 aus, ggf. sogar mit der Folge einer Herabstufung der B 304 in diesem Abschnitt zur Staatsstraße. Es ist aber nach glaubhafter Einschätzung des Vorhabensträgers damit zu rechnen, dass mit der Umsetzung des Vorhabens im Bereich zwischen der Anschlussstelle Neukirchen und der Anschlussstelle Bad Reichenhall noch mehrere Jahrzehnte vergehen werden. Der Ausbau der A 8 zwischen München und der Bundesgrenze zu Österreich wird in mehreren Planungsabschnitten von West nach Ost geplant. Der Bereich östlich von Teisendorf ist damit einer der letzten, der realisiert werden wird. Das Unterlassen des geplanten Ausbaus der B 304 wegen zu erwartender erheblicher Minderungen der Verkehrszahl ist daher nicht geboten, zumal auch mit dem Neubau des abgängigen Brückenbauwerks nicht mehr zugewartet werden kann und auch der Geh- und Radweg trotz einer mutmaßlichen künftigen Herabstufung der Straße nicht seine die

Verkehrssicherheit erhöhende Funktion und seine Eigenschaft als Bestandteil eines geschlossenen Radwegekonzepts verlieren würde.

Der **Einwender Nr. 1000** argumentierte, konträr zu den Argumenten der Einwender Nrn. 2001 und 2002, dass mit wesentlich höheren Verkehrszahlen zu rechnen sei, als der Vorhabensträger annimmt. Weder sei die Spedition Dachser noch der Sanitärgrößmarkt Heinze berücksichtigt worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabensträger hat ausdrücklich die Spedition Dachser und den Sanitärgrößhandel Heinze bei seiner Verkehrsprognose berücksichtigt. Wie bereits erläutert, hat der Vorhabensträger auf der sicheren Seite liegende hohe Zahlen für die Verkehrsprognose angesetzt. Anhaltspunkte, dass darüber hinaus noch wesentlich mehr Verkehr zu erwarten ist, bestehen nicht. Im Übrigen stützt eine massive Verkehrszunahme den Bedarf nach Umsetzung des hier planfestgestellten Vorhabens. Der Einwender Nr. 1000 leitete aus seiner Einschätzung, dass mit höheren Verkehrszahlen zu rechnen sei, u. a. den Zwang zu einer großräumigeren, die Ortschaft Straß umfahrenden Trassierung her. Diese Schlussfolgerung kann jedoch nicht gezogen werden, hierauf wird im Rahmen der Variantendiskussion dieses Beschlusses, insbesondere bei Ziffer C.3.3.3.4, eingegangen.

3.2.3 Geeignetheit des Vorhabens zur Zielerreichung / künftige Verkehrsverhältnisse

Durch die Verbesserung bzw. Verstetigung der Linienführung nach den Vorgaben der RAL ist davon auszugehen, dass die Unfallzahlen zurückgehen. Insbesondere die Anzahl der Unfälle, die auf die mangelhafte Trassierung zurückzuführen sind und hier überwiegend Unfallursache sind, wird sich verringern. Durch die Ausbildung der Kurvenradien im RAL-konformen Bereich und die RAL-konforme Gestaltung der Wechsel von Rechts- auf Linkskurve wird die Streckenführung für die Verkehrsteilnehmer vorhersehbarer und leichter zu bewältigen.

Der zusätzliche Geh- und Radweg trennt künftig den nicht-motorisierten Verkehr vom motorisierten Verkehr und erhöht damit die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Mit der Herstellung des hier planfestgestellten Geh- und Radwegs wird das bestehende Radwegenetz sinnvoll ergänzt, eine der noch vorhandenen Lücken im bestehenden Radwegenetz geschlossen und damit ein vorletzter Baustein gesetzt zu einem durchgängigen Geh- und Radweg von Freilassing bis Teisendorf. Der Radweg ergänzt zudem die Radwegrouten „Mozartradweg“ und „Via Julia“. Der Mozartradweg führt bereits von Teisendorf nach Freilassing in einem nördlichen Bogen um den

Planfeststellungsbereich. Vom Weiler Hörafig, wo der hier planfestgestellte Radweg anschließen soll, kann der Mozartradweg angefahren werden. Die Via Julia führt ebenfalls von Teisendorf kommen von Süden an Hörafig heran, kreuzt dort die B 304 und führt nach Norden hin weiter in einem großen Bogen nach Freilassing. Auch dieser Radweg wäre durch den Anschluss an den hier planfestgestellten Radweg von Straß aus zu erreichen.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** bestritten das Vorliegen eines ernsthaften Radwegekonzepts und gehen davon aus, dass die Umsetzung eines Radwegs (gemeint ist der künftig erst noch zu planende Radweg zwischen Hörafig und Ufering) völlig offen sei. Dies leiten die Einwender aus den Äußerungen des Vorhabensträgers aus dem Erörterungstermin her, der auf Nachfrage angegeben habe, dass rein für einen Radweg kein Planfeststellungsverfahren und keine Enteignung gemacht werde. Die Einwender argumentierten, dass mit dem hier geplanten Geh- und Radweg ein Planungstorso geschaffen werde und dass diesem Beschluss nicht zugrunde gelegt werden dürfe, dass der Radweg Hörafig – Ufering auch umgesetzt werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine Führung des Radverkehrs auf dem bestehenden umliegenden Wegenetz als Alternative zur vorgelegten Planung ist nicht sinnvoll, wie bereits im Rahmen des Handlungsbedarfs (Ziffer C.3.2.2.2 dieses Beschlusses) erläutert. Bereits jetzt existiert ein nahezu durchgängiger Radweg von Freilassing bis Straß, wobei die innerörtliche Radwegeführung in Straß auf der Fahrbahn verläuft. Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs war aufgrund der beengten Verhältnisse im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt Straß im Jahr 2001 / 2002 nicht möglich. Der Verzicht auf einen Radweg ist mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Verkehrsbehörde, abgestimmt und wurde in diesem besonderen Fall als hinnehmbar angesehen, da hier ein Unfallrisiko für Radfahrer aufgrund der gesetzlich geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geringer zu beurteilen ist als auf freier Stecke mit Geschwindigkeiten von 100 km/h.

Der Vorhabensträger beabsichtigt mit dem hier geplanten Radweg von Straß bis Hörafig und dem im Radwegeprogramm 2020 - 2024 zur Umsetzung anstehenden weiteren Radweg an der B 304 zwischen Hörafig und Ufering einen Lückenschluss, der eine Radreise auf kürzestem Wege und ohne Nutzung des klassifizierten Straßennetzes außerorts von Freilassing bis nach Teisendorf ermöglicht. Durch das von der Bayerischen Staatsregierung beschlossene Radwegeprogramm 2020 bis 2024 besteht ein Planungsauftrag für den Vorhabensträger für die Lücke Hörafig - Ufering. Die Strecke zwischen Straß und Teisendorf ist dann von 8,1 km auf 5,8 km verkürzt und frei

von einer Führung auf klassifizierten Straßen. Auf die bereits dargelegte Ergänzung der „Via Julia“ und des „Mozarttradwegs“ sei nochmals hingewiesen.

Die Aussage des Vorhabensträgers im Erörterungstermin, die die Einwender so verstanden, dass der Bau eines Radwegs nie gegen den Willen der betroffenen Grundeigentümer durchgesetzt werde (im Wortlaut der Einwender: „niemals durch Planfeststellung und Enteignung“) und daher im Zweifelsfall unterlassen werde, erläutert der Vorhabensträger so: Gängige Praxis sei es, aufgrund der Verwaltungsökonomie Radwege nur dann zu realisieren, sofern ein freihändiger Erwerb möglich ist. Dies schließe aber keineswegs aus, den erforderlichen Grunderwerb und damit den Radweg im Einzelfall auch im Wege der Planfeststellung rechtlich zu sichern.

Die exakte Lesart der Äußerungen und die Konsequenzen hieraus können jedoch an dieser Stelle dahinstehen, da der hier planfestgestellte Radweg auch ohne Umsetzung des künftig geplanten Radwegs Hörafig - Ufering sinnvoll ist. Auch ohne die künftige Realisierung des Radwegs zwischen Ufering und Hörafig entfaltet der hier planfestgestellte Radweg Verkehrswirksamkeit. Mit dem hier planfestgestellten Radweg ab dem westlichen Ortsausgang von Straß kann künftig der Radverkehr weiter bis nach Hörafig fahren und bei Moosleiten südwestlich abbiegend Richtung Kumpfmühle und über die Kreisstraße BGL 10 nach Teisendorf gelangen oder bei Hörafig rechts nach Norden abbiegen und von dort aus nach Teisendorf fahren. Die Strecke zwischen Straß und Teisendorf über Kumpfmühle verkürzt sich damit von 8,1 km auf 6,9 Kilometer. Zwar ist damit immer noch ein Umweg über eine klassifizierte Straße (Kreisstraße BGL 10) im Bereich westlich der Planfeststellung verbunden, die Verkehrssicherheit auf dem Gebiet der Planfeststellung ist jedoch hergestellt und eine Radwegeverbindung zwischen Straß und Hörafig geschaffen. Für den Fall, dass die Radfahrer den Weg entlang der Bahn zwischen Hörafig und Ufering wählen, ist die Verkehrssicherheit noch höher, da hier abgesehen von 100 m auf der GVS Hörafig (innerorts) keine klassifizierte Straße, sondern lediglich ein Feldweg genutzt wird. Der hier geplante Geh- und Radweg bleibt also auch dann noch planerisch sinnvoll, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung, also des Radwegs Hörafig – Ufering verzögert oder ganz aufgegeben werden sollte.

Der Geh- und Radweg knüpft also nahtlos an die Geh- und Radwegeverbindung von Freilassing kommend am westlichen Ortseingang von Straß an und macht die Strecke durch die Verkürzung der Radwegeverbindung von Freilassing bis Teisendorf attraktiver, kürzer und sicherer. Damit verfügt der hier planfestgestellte Geh- und Radweg auch dann, wenn sich die Verwirklichung der Gesamtplanung des Radwegekonzepts verzögert, über eine selbständige Verkehrswirksamkeit. Nach der zu erwartenden

Umsetzung eines weiteren geplanten Geh- und Radwegs von Hörafing bis Teisendorf wird sich in mittelfristiger Zukunft eine nahezu völlig gerade, direkte Geh- und Radwegeverbindung von Freilassing bis Teisendorf ergeben, die eine sichere Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer auf der dortigen gesamten Länge der B 304 ermöglicht.

3.2.4 Einwendung hinsichtlich der bleibenden Belastung in der Ortsdurchfahrt von Straß (Einwender Nr. 1000 und teil. Einwender Nr. 1005)

Der Einwender Nr. 1000 wies auf die stetige Verkehrssteigerung hin und monierte, dass durch die vorgelegte Planung die Ortsdurchfahrt von Straß nicht entlastet werde. Er gehe davon aus, dass sich durch die Attraktivitätssteigerung der Strecke durch die planfestgestellte Baumaßnahme eine weitere Verkehrszunahme in der Ortsdurchfahrt ergebe, da nun keine Veranlassung mehr zum Herabbremsen auf 50 km/h in der Ortschaft bestehe und innerörtliche Schallschutzmaßnahmen nicht möglich seien. Zum Beleg führte der Einwender die Folgen des Ausbaus der B 304 zwischen Adelstetten und Straß an. Er befürchtete überdies durch die gesteigerte Attraktivität der Strecke im Planfeststellungsbereich vermehrten Ausweichverkehr von der A 8 und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Der Einwender Nr. 1000 verwies zusätzlich auf das Sicherheitsrisiko in der Ortsdurchfahrt von Straß (zu schmaler, nur einseitiger Gehweg; anwohnende Kinder). Er monierte, dass mit der Maßnahme insgesamt den Bemühungen um eine Reduzierung des Verkehrs und der damit verbundenen Belastungen in der Ortsdurchfahrt Straß widersprochen werde. Der Einwender Nr. 1005 ging von einer kausal durch die Baumaßnahme erhöhten Geschwindigkeit der Kfz im Planfeststellungsbereich aus.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Eine Entlastung der Ortsdurchfahrt in Straß ist nicht Bestandteil der vom Vorhabensträger formulierten Ziele. Eine alternative Zielvorgabe durch die Planfeststellungsbehörde ist rechtlich nicht möglich. Die Zielvorstellung des Vorhabensträgers ist dem Beschluss zugrunde zu legen, solange diese im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben stehen. Wie gezeigt, ist dies der Fall.

Grundsätzlich sind bei den Planungen auch die Auswirkungen auf die Straßen und Gebiete zu bedenken, die sich außerhalb des Baubereichs befinden. Probleme, die dort neu entstehen, sind grundsätzlich bei der Entscheidung bzw. dem Planfeststellungsbeschluss mit zu behandeln oder in die Abwägung mit einzustellen. Zunächst ist festzuhalten, dass im Zuge des Ausbaus der B 304 westlich Straß mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung keinerlei Verkehrsverlagerung stattfindet. Die

Straße wird in diesem Bereich lediglich in ihrer Linienführung den RAL 2012 angepasst und somit verbessert.

Die Verkehrsbelastung, also die Anzahl der durchfahrenden Fahrzeuge, wird im Planfeststellungsbereich nach den schlüssigen Berechnungen des Vorhabensträgers durch das geplante Vorhaben nicht erhöht, ebenso wenig in den Bereichen außerhalb der Planfeststellung. Dem Argument, durch die Streckenbegradigung entstünde eine zusätzliche Attraktivität der Strecke, die einen nicht nur unwesentlichen Ausweichverkehr von der Autobahn auf diesen Bereich der B 304 bewirken würde, ist der Vorhabensträger zwar weder in einer Stellungnahme gegenüber der Planfeststellungsbehörde begegnet noch wurde dies in der Betrachtung der Verkehrsentwicklung durch den Vorhabensträger thematisiert. Die Planfeststellungsbehörde hält es aber ohne dezidierte Einlassung des Vorhabensträgers für ausgeschlossen, dass auf der Autobahn fahrender Pkw- oder Schwerlastverkehr aufgrund einer schlichten Kurvenkorrektur an einer einzigen Stelle auf der B 304 die Autobahn verlässt und dort entlangfährt, obwohl es sich hierbei nicht um die wirtschaftlichste bzw. die schnellste Route handelt. Auch der umgekehrte Fall ist kaum vorstellbar, nämlich dass Reisende bislang nur wegen der beiden bestehenden Kurven auf dem Planfeststellungsabschnitt der B 304 die Autobahn A 8 nutzen, obwohl dies die ungünstigere Route darstellt und diese Reisenden nach Umsetzung der Baumaßnahme künftig wieder die B 304 nutzen werden. An der hier plangegenständlichen Strecke befindet sich die B 304 in etwa 6 Kilometer (Luftlinie) Entfernung von der A 8 und entfernt sich in ihrem weiteren Verlauf nach Osten hin noch weiter von der A 8; der Umweg wäre also (egal welche Start- und Zielpunkte man für die einzelnen Reisenden zugrunde legt) immens und es entspricht nicht der Erfahrung normalen menschlichen Verhaltens, nur zur Vermeidung einer ungünstig trassierten Strecke einen derartigen Umweg in Kauf zu nehmen. Das gleiche gilt umso mehr für den Schwerlastverkehr.

Die Befürchtung, dass nunmehr mit erhöhter Geschwindigkeit in die Ortsdurchfahrt eingefahren werde, weil westlich „vor“ der Ortsdurchfahrt die Gefahrenstelle beseitigt und die Fahrbahn verbreitert werde, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Straßenverkehrsteilnehmer, die gewillt sind, sich an die Vorgaben der StVO zu halten, werden auch ohne vorgeschaltete Gefahrenstelle im Bereich der Ortsdurchfahrt auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit herabbremsen. Verkehrsteilnehmer, die zu schnellerem Fahren neigen, mögen vielleicht aufgrund der heute bestehenden engeren Straßenführung und Kurven im beschlussgegenständlichen Bereich abbremsen, können dann aber die 400 m lange gerade Strecke nach den Kurven bis zum Ortseingang von Straß nutzen, um wieder an Geschwindigkeit zu gewinnen. Die Entscheidung, ob mit

angepasster Geschwindigkeit in eine Ortschaft eingefahren wird, trifft jeder einzelne Fahrzeugführer eigenverantwortlich und es obliegt nicht dem Vorhabensträger als Straßenbaubehörde, durch taktisches Nichtbeheben von Gefahrenstellen Geschwindigkeitsreduzierungen zu erzwingen. Im Gegenteil: der Gesetzgeber gibt Straßenbaulastträgern klar die Aufgabe, die Straßen in einem verkehrssicheren Zustand zu bauen und zu unterhalten, womit grundsätzlich auch ein Zustand gemeint ist, der ein gefahrenloses Befahren der Straße mit der gesetzlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit ermöglicht. Konsequenterweise darf in die Variantendiskussion und die Abwägung aller Belange auch nicht der Aspekt eingestellt werden, dass durch eine gefahrenträchtige Streckenführung der fragwürdig positive Effekt eines Ausbremsens des Verkehrs entsteht, zumal ein Erfahrungssatz fehlt, dass Gefahrenstellen vor Ortsdurchfahrten ein dauerhaftes Halten niedriger Geschwindigkeiten zur Folge hat. Darüber hinaus steht hier auch das beachtliche Interesse aller (!) Verkehrsteilnehmer an ihrer Sicherheit und Gesundheit im Raum, das nicht nur dann beeinträchtigt ist, wenn sie selbst in vorwerfbarer Weise einen Unfall verursachen, sondern auch, wenn sie unverschuldet durch einen Unfall betroffen werden.

3.2.5 Einwendung bezüglich der Planrechtfertigung (**Einwender Nrn. 2001, 2002**)

Den Einwendungsführern Nrn. 2001 und 2002 ging es vor allem darum, eine nachvollziehbare Prüfung mit Blick auf den gesamten noch nicht ausgebauten Bereich zu erhalten und so zu vermeiden, dass Zwangspunkte für spätere Planungen geschaffen werden, die dann unumkehrbar sind. Daher lehnten sie die derzeitige Planung ab. Die Planrechtfertigung sei nicht dargelegt. Es bleibe offen, was genau die Planung erreichen wolle und wie diese Ziele erreicht würden. Daher sei auch die Bestimmung des Planfeststellungsbereichs fehlerhaft.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Aus den obigen Darstellungen, die u. a. dem Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) entnommen sind, ergeben sich die Ziele des Vorhabensträgers (Erneuerung des Brückenbauwerks, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verstetigung der Linienführung und Trennung von motorisiertem von nicht-motorisiertem Verkehr), die im Einklang mit den rechtlichen Vorgaben zur Zieldefinition stehen. Damit ergibt sich auch der den Planunterlagen zugrundeliegende räumliche Planfeststellungsbereich.

Tatsächlich gehen hier die Vorstellungen des Vorhabensträgers und der Einwender über die Festlegung der Planungsziele auseinander. Während die Einwender das Planungsziel der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt von Straß verorten,

konzentriert sich der Vorhabensträger mit seinen Planungen auf den Bereich westlich der Ortsdurchfahrt auf Höhe der Eisenbahnüberführung, wobei er die nachteilige Situation in der Ortschaft Straß zwar nicht verneint, jedoch hier vor der Aufnahme entsprechender Planungen eine Bedarfsfeststellung durch Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan voraussetzt. Warum er sich zurecht auf diesen Standpunkt stellt, wird unter Ziffer C.3.3.3.4 dieses Beschlusses näher beleuchtet.

3.3 Rechtsvorschriften / Öffentliche Belange

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (LEP 4.1.1 (Z)). Der leistungsfähige Erhalt und die bedarfsgerechte Ergänzung von Bundesfernstraßen sowie Staats- und Kommunalstraßen soll bevorzugt durch den Ausbau des vorhandenen Straßennetzes erfolgen (LEP 4.2 (G) und Regionalplan Südostoberbayern (RP 18) B VII 2.1 (G)). Dabei soll die Gestaltung des Straßennetzes die Sicherheit des Verkehrs gewährleisten und negative Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt so weit wie möglich verringern (RP 18 VII 2.1 (G)). Gemäß RP 18 soll das großräumige Straßennetz so gestaltet sein, dass es die verkehrliche Funktion auch innerhalb der Region erfüllt (B VII 2.2 (G)). Vordringlich sollen im Zusammenhang mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz Unfallschwerpunkte beseitigt werden (RP 18 B VII 2.3 (G)).

Darüber hinaus soll nach dem LEP das Radwegenetz bedarfsgerecht ergänzt werden (LEP 4.4. (G)).

Der hier planfestgestellte Ausbau der B 304 westlich von Straß mit der Erneuerung der EÜ und der Verbesserung der Linienführung erfüllt die aufgeführten landes- und regionalplanerischen Festlegungen hinsichtlich des Straßenverkehrs. Das Vorhaben optimiert die Verbindungsqualität sowie den übergeordneten Netzzusammenhang und erhöht die Sicherheit des Verkehrs durch Beseitigung einer Linienführung, die zu einer Unfalldhäufung geführt hat.

Die Einwendung der **Einwender Nrn. 2001 und 2002**, dass das Vorhaben gegen Raumordnungsrecht verstoße, wird daher zurückgewiesen. Die Einwender gaben zu bedenken, dass in den Planunterlagen bei den raumordnerischen Belangen lediglich solche genannt werden, die das Vorhaben stützen, nicht aber solche, die dagegensprechen oder gar eine andere Sichtweise rechtfertigen würden. So seien sicher auch Planungsziele vorhanden, die die Schaffung gesunder Lebensbedingungen in Straß und damit eine Umfahrung von Straß fordern.

In der Tat treffen die Landes- und Regionalpläne auch Aussage dazu, dass gesunde Lebensverhältnisse insbesondere durch die Schaffung von Ortsumgehungen zu schaffen sind. Planungen zu Ortsumgehungen lassen sich in der Konsequenz damit auch auf die Raumordnungspläne stützen, allerdings verstößt damit nicht jede Planung, die nicht Ortsumgehung ist, gegen Raumordnungsrecht. Das LEP und der RP 18 üben daher auch keinen Zwang aus, Planungen auf ihre Kompatibilität mit denkbaren Ortsumgehungen abzustimmen, zumal konkrete Aussagen zu einer Ortsumgehung von Straß weder im Regionalplan 18 noch im Landesentwicklungsprogramm Bayern enthalten sind.

Darüber hinaus könnte sich ein Planungsauftrag für den Vorhabensträger zu einer konkreten Ortsumgehung Straß schon nicht aus diesen Plänen ergeben, sondern ausschließlich aus dem Bedarfsplan für Bundesfernstraßen. Eine landesrechtliche Planung kann nicht eine Festsetzung im Bedarfsplan ersetzen. Zu der Frage, dass tatsächlich für die Planung einer Ortsumgehung von Straß eine Entscheidung des Gesetzgebers durch Aufnahme in den Bedarfsplan erfolgen muss, siehe unten bei C.3.3.3.4 dieses Beschlusses.

Sonstige Planungsstufen hat das Vorhaben nicht durchlaufen. Das Vorhaben ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (§ 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG) enthalten, §§ 1, 3 FStrAbG. Eine Linienbestimmung im Sinne von § 16 FStrG hat ebenso wenig stattgefunden wie ein Raumordnungsverfahren.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** kritisierten zudem, dass zu Unrecht die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens abgelehnt worden sei und **beantragten die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens**. Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 ROG habe die zuständige Landesbehörde in einem besonderen Verfahren (Raumordnungsverfahren) die Raumverträglichkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu prüfen. Raumbedeutsam seien gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 6 ROG Planungen und Maßnahmen, durch die Raum in Anspruch genommen oder die räumliche Entwicklung oder Funktion eines Gebiets beeinflusst werde, einschließlich des Einsatzes der hierfür vorgesehenen öffentlichen Mittel. Betrachte man richtigerweise den gesamten

nicht ausgebauten Bereich zwischen Teisendorf und Niederstraß, so gehe die Maßnahme räumlich und von ihrer Bedeutung her weit über die Gemeindegrenzen hinaus. Das Raumordnungsverfahren werde die betroffenen Ziele genau definieren und feststellen, dass gegen wesentliche Ziele der Raumordnung verstoßen werde und der Antrag auf Planfeststellung daher abzulehnen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Für einen Antrag der Einwender auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei der Planfeststellungsbehörde besteht kein Raum. Beantragt werden kann dieses Verfahren nur vom Vorhabensträgers, § 15 Abs. 5 Satz 1 ROG, die Planfeststellungsbehörde ist zudem nicht zuständig für die Durchführung von Raumordnungsverfahren. Die Einwender gehen darüber hinaus schon von falschen Voraussetzungen bezüglich der noch nicht ausgebauten Straße aus: Nur der Bereich zwischen Teisendorf und dem westlichen Ortseingang von Straß ist nicht ausgebaut; die Ortsdurchfahrt von Straß wurde vor etwa 20 Jahren ausgebaut und hat keinerlei „Verbesserungspotential“ mehr wegen der angrenzenden Wohnbebauung auf beiden Seiten der Straße.

Ein eigenes Raumordnungsverfahren war auch unabhängig von einem Antrag der Einwender nicht geboten. Nach Art. 24 Abs. 1 BayLplG ist ein Raumordnungsverfahren erforderlich für Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit. Baulich beschränkt sich das Vorhaben auf das Grenzgebiet zweier Kommunen, nämlich der Gemeinde Ainring und dem Markt Teisendorf, und zwar auf eine kleinräumige Linienanpassung einer bestehenden Bundesstraße ohne Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im überplanten oder benachbarten Bereich und ohne Wirkung für das umgebende Straßennetz. Es liegt auch keine Maßnahme nach § 1 ROV vor.

Damit ist die überörtliche Raumbedeutsamkeit zu verneinen und erst Recht eine erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit. Ergänzend sei auf die Einschätzung der zuständigen Landesplanungsbehörde hingewiesen, die in ihrer Stellungnahme vom 28.05.2019 anlässlich des Anhörungsverfahrens zu diesem Bauvorhaben ebenfalls nicht vom Erfordernis eines Raumordnungsverfahrens oder einer weiträumiger erforderlichen Planung ausgeht und das Vorhaben als im Einklang stehend mit den landes- und raumplanerischen Anforderungen bezeichnet.

Die hier planfestgestellte Maßnahme könnte auch nicht, worauf die Einwender abzielen, mittels eines Raumordnungsverfahrens auf eine Ortsumgehung von Straß abgeändert bzw. ausgedehnt werden. Ein Raumordnungsverfahren ist grundsätzlich kein geeignetes Mittel, eine Bedarfs- oder Zielplanung für den Vorhabensträger (Bund) vorzugeben und kann den Vorhabensträger auch nicht dazu zwingen, eine geplante Maßnahme räumlich über seinen Antrag hinaus zu erstrecken oder weitere Ziele an anderen Orten im Umgriff

der Planung mit aufzunehmen. Auch kann daraus kein Zwang der Planfeststellungsbehörde zur Feststellung einer Ortsumgehung Straß quasi „gegen den Willen“ des Vorhabensträgers hergeleitet werden, allein da ein solches Projekt erst von diesem beantragt werden müsste. Die Planfeststellungsbehörde kann nur über den vorliegenden Antrag entscheiden, aber nicht frei über seinen Gegenstand disponieren. Ein Raumordnungsverfahren dient der Landesplanung, bei der hier vorliegenden Planung (sei es nun das beantragte Projekt oder eine Ortsumgehung) handelt es sich um eine Fachplanung, die zwar mit der Landesplanung in Einklang stehen muss, die aber von jener nicht ersetzt werden kann. Raumordnungspläne können Raumnutzungen nur durch Ausweisung von Vorbehalts-, Vorrang- und Eignungsgebieten in ihrer konkreten räumlichen Lage vorgeben (vgl. nur Deutsch, Raumordnung als Auffangkompetenz?, NVwZ 2010, 1520, 1522), aber keine Planungsentscheidung des Bundes ersetzen.

Der Vollständigkeit halber ist zu betonen, dass die Linienverstetigung im hier betreffenden Bereich keine Auswirkungen auf eine gegebenenfalls später zu planende Ortsumgehung von Straß hat. Sie bildet keine Zwangspunkte für eine künftige Ortsumgehung (s. Ziffer C.3.3.3.10 dieses Beschlusses) und verhindert diese auch nicht (hierzu ausführlich C.3.3.3.10 sowie C.3.3.2 dieses Beschlusses, jeweils vorletzter Absatz).

3.3.2 Flächennutzungsplan der Gemeinde Ainring

Grundsätzlich werden unter den Voraussetzungen des § 7 BauGB die Darstellungen des Flächennutzungsplans zu bindenden Vorgaben, die es dem öffentlichen Planungsträger verbieten, sich in Gegensatz dazu zu setzen (BVerwG, Urteil v. 02.07.2020, Az. 9 A 19/19). Nach dieser Vorschrift haben öffentliche Planungsträger, die an der Aufstellung eines Flächennutzungsplans nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden sind, ihre Planungen dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprochen haben. § 7 Satz 1 BauGB geht damit über die allgemeine Pflicht zur Berücksichtigung städtebaulicher Belange bei der fachplanerischen Abwägung hinaus, indem er den Darstellungen des Flächennutzungsplans eine ihnen sonst nicht zukommende rechtliche Verbindlichkeit gegenüber dem öffentlichen Planungsträger für den Fall verleiht, dass dieser dem Flächennutzungsplan trotz ordnungsgemäßer Beteiligung nicht widersprochen hat. Die Pflicht zur Anpassung der Fachplanung an die einzelnen Darstellungen des Flächennutzungsplans ist nicht im Sinne einer rechtssatzmäßigen Anwendung („Vollzug“) derselben, sondern als planerische Fortentwicklung der im Flächennutzungsplan dargestellten Grundkonzeption der Gemeinde zu verstehen. Mit dem Begriff des Entwickelns ist eine gewisse Gestaltungs-

freiheit verbunden, soweit die Planung nicht der Grundkonzeption des Flächennutzungsplans widerspricht und sich die Abweichungen vom Flächennutzungsplan aus dem Übergang in eine stärker verdeutlichende Planstufe rechtfertigen. Für die Beurteilung, ob noch ein Entwickeln vorliegt, sind die jeweiligen Umstände des Einzelfalls maßgeblich (BVerwG, Urteil v. 24.11.2011, Az. 9 A 25.10 m. w. N.).

Die Gemeinde Ainring hat im aktuellen Flächennutzungsplan eine Ortsumgehung von Straß vorgesehen. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans beginnen im Westen von Straß an der Gemeindegrenze zu Teisendorf etwa auf Höhe von Bau-km 0+700 des hier planfestgestellten Vorhabens. Aussagen zu einem Geh- und Radweg entlang der gemeindlich skizzierten Ortsumgehung sind dem Flächennutzungsplan nicht zu entnehmen.

Der Flächennutzungsplan stellt eine südliche Ortsumgehung von Straß in einem groben Korridor dar.

Im Anhörungsverfahren wurde bekannt, dass sich die Gemeinde Ainring gegen das hier planfestgestellte Vorhaben wendet, da sie damit eine (politische bzw. finanzielle) Verhinderung der von ihr dringend gewünschten Ortsumgehung befürchtet. Dieser Einwand wird auch unter C.3.3.3.10 dieses Beschlusses behandelt, soweit damit kommunale Belange außerhalb der Flächennutzungsplanung berührt sind.

Die Gemeinde Ainring hat insbesondere im Erörterungstermin vorgeschlagen, die Standortänderung des Brückenbauwerks und die Linienführung der B 304 so zu planen, dass damit eine Ortsumgehung von Straß einhergeht, indem die Bundesstraße von Westen kommend zunächst ohne Querung der Bahnlinie südlich davon weitergeführt wird und erst östlich von Straß wieder auf die Bestandsstrecke zurückgeführt wird. Soweit damit der Vorschlag einer alternativen Variante verbunden ist, setzt sich der vorliegende Beschluss damit weiter unten bei der Variantenabwägung unter Ziffer C.3.3.3.4 dieses Beschlusses auseinander.

An dieser Stelle hier ist zunächst lediglich die Kompatibilität des planfestgestellten Vorhabens mit dem Flächennutzungsplan zu prüfen.

Die von der Gemeinde Ainring im Flächennutzungsplan skizzenhaft festgehaltene Ortsumgehung wird bereits am äußersten westlichen Planrand (=Gemeindegrenze) parallel und zusätzlich zur bestehenden B 304 dargestellt. Die derzeit bestehende Trasse der B 304 verläuft im Flächennutzungsplan künftig mutmaßlich als Gemeinde(verbindungs)-straße in der Lage unverändert durch die Ortschaft Straß. Die Ortsumgehung Straß wird parallel zur derzeit bestehenden B 304 und zur Bahnlinie verlaufend dargestellt. Sie führt

einige hundert Meter östlich von Straß wieder über ein (bislang nicht bestehendes) Brückenbauwerk über die Bahn auf die Bestandsstrecke der B 304 zurück.

Das hier planfestgestellte Vorhaben hat in planungsrechtlicher Hinsicht keine Berührungspunkte mit der gemeindlichen Darstellung der OU Straß. Der Ausbau westlich Straß berührt räumlich weder die grundsätzlichen Planungen für eine Ortsumgehung, unabhängig von ihrem konkreten Verlauf noch die von der Gemeinde skizzierte Linienführung für die Ortsumgehung. Auch mittelbar oder indirekt ergeben sich keine Abhängigkeiten beider Planungen: die Trasse der heutigen B 304, muss nach den gemeindlichen Planungen, aber auch sonst denknotwendig nach Realisierung einer OU Straß noch als von Westen kommende „Erschließungsstraße“ für die Ortschaft dienen. Es gibt keine andere denkbare Straße, die diese Funktion sonst erfüllen könnte. Die bestehende B 304 wäre in dieser Planung also lediglich herabzustufen, nicht aber zurückzubauen. Damit ist aber auch die Erneuerung des Brückenbauwerks am hier planfestgestellten Standort in jedem Fall notwendig, unabhängig davon, ob eine OU Straß realisiert werden wird oder nicht. In jedem Fall muss die Bahn an einer Stelle westlich von Straß gequert werden, damit die Ortschaft Straß über eine Verbindung mit dem umgebenden Straßennetz verfügt. Es ist denkbar, dass die Ortsumgehung von Straß so gestaltet wird, dass eine Querung der Bundesstraße über die Bahngleise dann westlich von Straß nicht mehr nötig ist, die Bundesstraße also südlich der Bahngleise verbleibt und erst östlich von Straß auf die alte Trasse zurückgeführt wird. Die dann „alte“ B 304, die nur noch ggf. als Gemeinde(verbindungs)straße nach Straß hineinführt, muss aber denknotwendig irgendwo westlich von Straß die Gleise queren. Damit ist aber auch zwingend die Erneuerung der Bestandsbrücke verbunden, da diese den Straßenverkehr nicht mehr tragen kann, unabhängig davon, ob es sich um den Verkehr einer Bundesstraße oder einer Gemeinde(verbindungs)straße handelt.

Damit steht die Planung auch im Einklang mit dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Ainring. Die Einwendungen hinsichtlich der von der Gemeinde Ainring geltend gemachten Gesichtspunkte, dass die Realisierung einer OU Straß faktisch aufgrund hohen Aufwendungen des Bundes für den Brückenneubau auf lange Zeit hinausgeschoben wird, werden unten bei den kommunalen Belangen unter C.3.3.8.2 dieses Beschlusses behandelt, da sie mit der Frage nach einer Kompatibilität der Baumaßnahme mit dem Flächennutzungsplan nicht in Zusammenhang stehen.

3.3.3 Planungsvarianten

Es sind (nur) solche Planungsalternativen abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge ernsthaft anbieten. Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem frühzeitigen Verfahrensstadium diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen (BVerwG vom 24.04.2009, Az. 9 B 10.09).

Das Untersuchungsgebiet für die Trassenauswahl liegt im Abschnitt 1280 der B 304 zwischen Station 2,641 und 3,995. Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere kleinräumige Varianten untersucht, die alle zwischen dem Ortsteil Hörafang im Westen beginnen und im Osten beim Ortseingang von Straß enden. Jede einzelne Planungsvariante hat hinsichtlich der Fahrbahn einen anderen Beginn bzw. ein anderes Ende, da alle Varianten an unterschiedlicher Stelle von der bestehenden Fahrbahn abweichen bzw. auf diese wieder zurückschwenken. Der Feststellungsbereich ist jedoch für alle Planungsvarianten gleich, da der begleitende, neu zu bauende Geh- und Radweg immer an der gleichen Stelle beginnt und endet.

Zunächst stand der Trassenverlauf im Bauwerksbereich im Vordergrund (Stufe 1 der Variantenuntersuchung). Problematisch ist hierbei der Richtungswechsel der Trassierung im Bereich der Querung der Bahnlinie.

Folgende Trassierungsmöglichkeiten wurden dabei in einer **ersten Stufe** untersucht:

- Trassierungen im Bestand (Varianten 0),
- Trassierung mit Klothoide und Querneigungswechsel im Bauwerksbereich (Variante 1),
- Trassierung mit Radius im Bauwerksbereich (Varianten 2),
- Trassierung mit kurzer Zwischengerade im Bauwerksbereich (Varianten 3 mit diversen Untervarianten).

In einer **zweiten Stufe** wurden dann von den Varianten 3 vier Untervarianten für eine Trassierung mit einer kurzen Zwischengerade im Bauwerksbereich untersucht.

Mit der Roteintragung vom 14.12.2021 hat der Vorhabensträger die von ihm vorgelegte Variantendiskussion nochmals präzisiert, um die vierte Untervariante ergänzt und die technischen Einzelheiten mit ihren Folgen ausführlicher dargestellt.

3.3.3.1 Allgemeines zur Variantenabwägung

Auf Anregung der Planfeststellungsbehörde und Kritik von mehreren Einwendern hin hat der Vorhabensträger die Planunterlage Nr. 1 (Erläuterungsbericht) um die Prüfung zweier weiterer Varianten und vertiefte Angaben zur Variantenabwägung ergänzt. Durch die Roteintragungen erfolgten nähere Erläuterungen insbesondere zu den technischen Aspekten der verschiedenen Varianten, die eine Bewertung und Gewichtung der einzelnen Kriterien auch in der Laiensphäre und eine sachgerechte Entscheidung der Planfeststellungsbehörde durch Kenntnis der physikalischen Details ermöglichen. Darüber hinaus wurden bei den Untervarianten der Variante 3 Nachbesserungen bei den Erläuterungen und Ausschlussgründen vorgenommen.

3.3.3.2 Wahl des Planfeststellungsbereichs

Der Planfeststellungsbereich beginnt bei Bau-km 0-159 mit dem Beginn des unselbständigen Geh- und Radweges. Die baulichen Veränderungen der Fahrbahn beginnen erst bei Bau-km 0+000 und enden bei der Feststellungsvariante bei Bau-km 0+958,37 mit dem Anschluss an die Bestandstrasse. Je nach Planungsvariante haben sich hier unterschiedliche Endpunkte ergeben, bei denen die jeweilige Achse wieder auf die Achse der bestehenden B 304 trifft. Der Geh- und Radweg endet bei Bau-km 1+155 mit dem Anschluss an die GVS Ottmaning. Der Planfeststellungsbereich endet dann bei Bau-km 1+195 am westlichen Ortseingang der Ortschaft Straß.

Die Kritik der **Einwender Nrn. 2001 und 2002** an den von ihnen wahrgenommenen Widersprüchlichkeiten, dass die Variantendiskussion (bezüglich der Trassierung der Straße) später beginne und früher ende als der Planfeststellungsbereich, dürfte mit dieser Erklärung obsolet geworden sein.

Im Anhörungsverfahren wurde durch die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** die Wahl des Planfeststellungsbereichs in mehrfacher Hinsicht angegriffen. So wurde die Kleinräumigkeit kritisiert und als einzig sinnvolle Planung ein weiter Umgriff mit Ortsumgehung Straß gesehen. Zudem wurde andererseits kritisiert, dass als Planungsziel die „Erneuerung des abgängigen Brückenbauwerks“ genannt wurde und dies nach Ansicht der Einwender bedeute, dass der Planungsbereich zunächst nur die Brücke umfassen dürfe. In der Alternativenprüfung müsse dann untersucht werden, wo eventuell an anderer Stelle die Brücke am besten verwirklicht werden könne.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Die Wahl des Feststellungsbereichs erfolgte korrekt. Der Planfeststellungsbereich ist entsprechend aller Ziele räumlich festzulegen, beginnt und endet damit denkbare also dort, wo die zur Erreichung aller Ziele notwendigen baulichen Tätigkeiten beginnen und enden müssen. Der Vorhabensträger hat nach den von ihm festgesetzten, rechtmäßig gewählten Zielen den Planfeststellungsbereich auf den Bereich des anzubauenden Geh- und Radwegs, der zu begradigenden Kurven und des abgängigen Brückenbauwerks gelegt. Insbesondere war nicht Ziel des Vorhabensträgers, eine Entlastung der Ortsdurchfahrt von Straß zu erreichen, daher umfasst der Planfeststellungsbereich konsequenterweise diesen Bereich nicht. Auch war das Ziel nicht allein die Brückenerneuerung, sondern auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit im weiteren Bereich der B 304 sowohl hinsichtlich der Trassierungsparameter als auch hinsichtlich einer Trennung der Verkehrsarten (motorisiert – nicht motorisiert). Hätte der Vorhabensträger nur die Brückenerneuerung ohne weitere, straßenbezogene Ziele anvisiert, hätte dies nur in Bestandslage erfolgen können. Die Mitplanung einer Ortsumgehung von Straß wäre damit ebenfalls nicht in Frage gekommen.

3.3.3.3 Nullvarianten - ausgeschlossen

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde und der **Einwender Nrn. 2001 und 2002** ist die Nullvariante, also das Unterlassen des Umbaus von Brücke und Straße, zu prüfen. Hier sind mehrere Varianten denkbar. Diese Varianten sind dadurch gekennzeichnet, dass das alte Brückenbauwerk entweder unterhalb des Straßenkörpers entweder saniert oder neu gebaut wird, ohne dass eine Linienänderung der Straßentrasse erfolgt. Umgesetzt werden kann das zum einen durch eine Vollsperrung für den Abriss und den Neubau der Brücke, zum anderen durch den Bau einer Behelfsumfahrung und Behelfsbrücke für die Zeit der Abriss- und Neubaurbeiten.

Der Vorhabensträger hat zu den Nullvarianten im Erörterungstermin detailliert Stellung genommen. Insbesondere wurde ausführlich begründet, dass eine reine Sanierung bereits deshalb ausgeschlossen sei, da selbst die tragenden Teile der Brücke vollständig zerstört seien. Es leuchtet ein, dass die Sanierung aller einzelnen Bestandteile einer Brücke selbst bei theoretischer technischer Machbarkeit wirtschaftlich unsinnig ist und nur ein Neubau der Brücke in Frage kommt. Auf die Ausführungen unter C.3.2.2.1. dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zusammenfassend kommt die Nullvariante aber auch in Form eines Neubaus der Brücke in jetziger Lage nicht in Betracht. Hiermit könnte allein das Planungsziel des Erhalts der Brücke erreicht werden, nicht aber die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der

Straße, die aufgrund der mangelhaften Trassierung derzeit nicht gegeben ist. Im Gegenteil: durch einen schlichten Ersatzbau der Brücke würde die gefährliche Trassierung der darüberführenden B 304 auf Dauer festgeschrieben. Die Anpassung der Verkehrssicherheit an die Funktion und Bedeutung der Straße wäre für die Zukunft nur durch massive Umverlegung der Straßentrasse mit hohen Eingriffen in fremden Grund möglich. Durch die geplante Verlegung des Brückenstandorts und die damit verbundene planerische Variabilität des Kreuzungswinkels der Brücke über die Bahngleise kann die Planung der Brücke so ausgeführt werden, dass eine Linienverstetigung der Straße mit möglichst wenig Eingriffen in fremden Grund möglich ist.#

Der Hinweis der **Einwender Nrn. 2001 und 2002**, dass der Nachteil einer Sperrung von nur 1,5 Jahren es nicht rechtfertigen könne, dauerhaft fremden Grund in Anspruch zu nehmen, berücksichtigt nicht die Tatsache, dass mit dem Bauvorhaben auch auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit gezielt wird und dieses Ziel durch einen Bau auf Bestand nicht erreicht wird. Sie wird damit zurückgewiesen.

Unabhängig davon, dass die Planungsziele durch die Nullvariante nicht erreicht werden, hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin detailliert erläutert, warum ein alleiniger Neubau der Brücke auf Bestand nicht in Betracht kommt:

Hier ist zum einen eine Variante denkbar, die eine Vollsperrung der B 304 über den gesamten Bauzeitraum beinhaltet, während die alte Brücke abgerissen und neu gebaut wird. Zum anderen ist eine Umsetzung durch den Bau einer Behelfsbrücke und provisorische Anschlüsse an die B 304 denkbar, um die Vollsperrungszeiten zu minimieren. So sei nach Angaben des Vorhabensträgers eine Vollsperrung und Umleitung über einen Zeitraum von (notwendigen) 1,5 Jahren Bauzeit allein schon wegen der Ferienreiseverordnung nicht möglich. Auch im Übrigen müsse eine ausgewiesene Bedarfsumleitung für jeglichen Verkehr zur Verfügung stehen, wenn die Autobahn ausfalle. Die Umleitungsstrecke über die St 2103 und St 2104 sei aufgrund fehlender Breiten, enger Kurven und zahlreicher Ortsdurchfahren für die Abwicklung des umgeleiteten Autobahnverkehrs ungeeignet, selbst für eine nur zeitweilige Dauerumleitung. Gegen die Variante einer Behelfsbrücke argumentiert der Vorhabensträger mit den erheblich höheren Kosten gegenüber jeder anderen Variante, da eine zweite Brücke gebaut und zurückgebaut werden müsse, die auch noch die erforderlichen Höhen aufgrund der Bahnüberleitung erreichen müsse. Allein aufgrund dieser Aspekte müssten diese Nullvarianten schon ausscheiden.

Die Planfeststellungsbehörde übernimmt die Einschätzung des Vorhabensträgers in der geschilderten Hinsicht. Damit steht also fest, dass die Nullvarianten die Planungsziele nicht erreichen können und darüber hinaus auch in tatsächlicher Hinsicht derartige

Folgeprobleme verursachen würden, dass ein Neubau auf Bestand auch unabhängig vom Planungsziel der Verkehrssicherheit auf der Straße ausscheidet.

Nach alledem muss die Nullvariante in ihren verschiedenen denkbaren Ausführungsarten ausscheiden.

3.3.3.4 Variante Ortsumgehung Straß - ausgeschieden

Die **Gemeinde Ainring** sowie die **Einwender Nrn. 1000, 2001 und 2002** beantragten, die Variantendiskussion für die künftige Sanierung und Linienführung der B 304 im Bereich zwischen Moosleiten und Niederstraß bereits im vorliegenden Verfahren durchzuführen und die Variante einer Ortsumgehung von Straß in diesem Verfahren festzustellen, insbesondere die Möglichkeiten einer Lärmsanierung von Straß einschließlich Umgehungsvarianten zur Vermeidung von Lärm zu prüfen. Vor allem sei zu prüfen, ob die Brücke an dieser Stelle überhaupt notwendig werde oder ob sie verlegt werden müsse. So sei beispielsweise bei einer Südvariante möglich, die Eisenbahnbrücke östlich von Straß, westlich von Niederstraß zu errichten. Die Gemeinde Ainring hat im Erörterungstermin auf die hohen Kosten der Maßnahme aus Steuergeldern verwiesen, die dennoch den Wünschen und Notwendigkeiten der Anwohner in Straß nicht gerecht werde. Gefordert sei daher eine wirtschaftliche, gesamtheitliche Lösung. Im Rahmen der Variantenabwägung sei es ein gewichtiger Punkt, wenn mehrere Brückenbauwerke durch eines ersetzt werden könnten. Hierfür habe die Gemeinde Ainring im Gespräch mit der Bahn positive Signale erhalten. Dazu komme, dass sehr viele Fahrzeuge täglich durch Straß hindurch fahren, darunter auch viel Schwerlastverkehr (Spedition Dachser!). Daraus ergebe sich eine massive Gefährdung für die Bürger, vor allem in Hinblick auf die Radfahrer auf der Straße und den Ausbau des Gehwegs unterhalb der Regelbreiten. In Straß befinde sich in der Ortsdurchfahrt eine Bushaltestelle, an der sich auf dem viel zu engen Gehwegstreifen die Schulkinder drängelten. Die Gemeinde Ainring plädierte deshalb für eine gesamtheitliche Lösung, also die Untertunnelung oder Ortsumgehung von Straß. Die Brücke könne an jeder anderen Stelle platziert werden, bei der weder der Straßenverkehr noch der Schienenverkehr beeinträchtigt würden. Auch die von österreichischer Seite veranlassten Blockabfertigungen bzw. Grenzkontrollen am Walserberg führten zu einem Ausweichen auch auf die B 304 im Bereich von Straß. Eine Verbesserung der Situation durch den sechsstreifigen Ausbau der A 8 sei nicht zu erwarten, da bis zu einer Fertigstellung noch mit mehreren Jahrzehnten zu rechnen sei.

Der **Einwender Nr. 1000** verwies auf Grundlage der oben genannten Argumente auf ihm bekannte frühere Planungen zu einer Ortsumgehung von Straß mit nördlicher Führung. Er sei der Meinung, dass die Entlastung von Straß oberstes Ziel sein müsse und forderte eine Neuauflage der damaligen Überlegungen zur Ortsumgehung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Planungen zu einer Ortsumgehung von Straß über eine nördliche Trassierung sind – soweit der Planfeststellungsbehörde im Anhörungsverfahren bekannt geworden ist – nicht vorhanden. Auch die Gemeinde Ainring hat sich für eine südlich an der Bahnlinie orientierte Darstellung einer gewünschten Ortsumgehung Straß entschieden (siehe Flächennutzungsplan), die einer nördlichen Umfahrung zusätzlich entgegensteht. Nach erster überschlägiger Einschätzung müsste eine nördliche Umfahrung eine Vielzahl gewichtiger öffentlicher und privater Belange überwinden, ggf. mehr noch, als eine südliche Variante. Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich grundsätzlich auf eine Ortsumgehung allgemein, unabhängig von der Trassenführung. Hinsichtlich einzelner Aspekte wird nur auf die südliche Variante eingegangen, da nur die Vertreter dieser Lösung vertiefte Ausführungen gemacht haben.

Die Planfeststellungsbehörde hält die Prüfung einer Lärmsanierung und/oder Ortsumgehung Straß mit oder anstelle des beantragten Projekts für nicht zulässig. Ein Plan für die Variante Ortsumgehung Straß kann jedenfalls nicht durch diesen Beschluss festgestellt werden. Die Frage nach einer reinen Lärmsanierung in der Ortsdurchfahrt Straß, die räumlich erst nach Ende des Planfeststellungsbereiches beginnen würde, betrifft das hier beantragte Planfeststellungsverfahren nicht. Ob eine entsprechende Lärmsanierung durchgeführt wird, hängt von vielen Faktoren ab, die schon nicht im Wege des Planfeststellungsverfahrens zu prüfen sind. Die rein technische Lärmsanierung auf Bestand kann nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens sein.

Der damit auch verbundene Variantenvorschlag einer südlichen Ortsumgehung Straß wurde insbesondere im Erörterungstermin eingehend diskutiert. Der Vorhabensträger verwies darauf, dass eine Ortsumgehung von Straß nicht im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten ist, womit seiner Ansicht nach der Planungsauftrag fehle.

Eine Umplanung hat der Vorhabensträger trotz der von der Gemeinde Ainring und den Einwendern dargestellten Gefährlichkeit der Ortsdurchfahrt Straß und der Lärmproblematiken in Straß daher abgelehnt, äußerte sich aber positiv über die Aufnahme einer Ortsumgehung Straß in den gemeindlichen Flächennutzungsplan und die Bemühungen der Gemeinde, bei der nächsten Fortschreibung des Bundesverkehrs-

wegeplans im Jahr 2030 eine Aufnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen zu erreichen.

Insgesamt ist zur vorgeschlagenen Variante Ortsumgehung Straß folgendes zu sagen:

Das hier planfestgestellte Vorhaben ist in räumlicher Hinsicht, nach seiner Zieldefinition und Dimensionierung und auch hinsichtlich der Art der Maßnahme (reine Verbesserungsmaßnahme) ein anderes Projekt als eine Ortsumgehung von Straß. Beide Projekte stehen völlig unabhängig voneinander und haben keine Überschneidungspunkte. Von einer Alternative kann nicht mehr gesprochen werden, wenn sie im Hinblick auf die mit der Planung verfolgten Ziele auf ein anderes Projekt hinausläuft (BVerwG, Urteil v. 06.11.2013, Az. 9 A 14.12; Beschluss v. 30.10.2013, Az. 9 B 18.13).

Während das beantragte Vorhaben den Ersatzneubau einer Brücke und eine damit verbundene Anpassung der Linienführung an derzeit geltende Sicherheitsmaßstäbe durch einen kleinräumigen Umbau an einer Stelle westlich von Straß zum Gegenstand hat, beinhaltet ein Projekt Ortsumgehung Straß einen weiträumigen Neubau der B 304 sowie zwingend eine erhebliche Anpassung des untergeordneten Straßennetzes unter weiterer Inanspruchnahme privater Grundstücke. Insbesondere müsste zumindest für die Erschließung der Ortschaft Straß von Westen her das nun bestehende Wegenetz aus nicht-ausgebauten Feld- und Waldwegen in entsprechend ausgebaute und trassierte Gemeindestraßen umgebaut werden. Der Vorhabensträger stellt sich auf den Standpunkt, dass die Bestandsbrücke, auf der derzeit die B 304 verläuft, dennoch erneuert und für die Erschließung von Straß genutzt werden müsste. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an, da nicht vorstellbar ist, wie die Ortschaft Straß sonst von Westen her sinnvoll an das bestehende überörtliche Straßennetz angebunden werden könnte.

Jedenfalls würde durch eine Ortsumgehung Straß nicht lediglich die Linienführung der bestehenden Straße korrigiert und die nicht mehr benötigten Teile zurückgebaut, sondern eine zweite, zusätzliche, etwa zwei Kilometer lange Straße geschaffen, die nunmehr zur Bundesstraße zu widmen wäre, während große Teile der B 304alt bestehen blieben und zu einer Gemeinde(verbindungs)sstraße herabgestuft werden müssten. Dies ist auch der Grund, warum eine Ortsumgehung Straß zwingend im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten sein müsste, da sie auf das gesamte örtliche Straßennetz gesehen kapazitätserhöhend (= zusätzliche Straße) wäre.

Zusammenfassend handelt es sich bei der Ortsumgehung Straß daher nicht mehr um eine Variante des beantragten Verfahrens, sondern um ein gänzlich anderes Projekt.

Die Realisierung einer Ortsumgehung von Straß ist damit derzeit auch rechtlich nicht möglich. Wie bereits erwähnt, ist die Ortsumgehung von Straß nicht im aktuellen, bis zum Jahr 2030 geltenden Bundesverkehrswegeplan und Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten. Nach § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrAbG wird das Bundesfernstraßennetz aber nur nach Maßgabe des Bundesverkehrswegeplans ausgebaut. Lediglich einzelne Verbesserungsmaßnahmen, wie das hier planfestgestellte Vorhaben, können ohne Festlegung im Bundesverkehrswegeplan vorgenommen werden, § 3 FStrAbG. Auch wenn die Ortsumgehung von Straß gegebenenfalls die Ziele des hier planfestgestellten Verfahrens obsolet machen würde (die alte Brücke wäre dann ggf. Bestandteil einer kommunalen Straße und daher nicht mehr vom Vorhabensträger instand zu halten, die Linienverstetigung wäre schon wegen der fehlenden Klassifizierung der Straße nicht nötig), ist sie dennoch unter keinen Umständen mehr als bloße Verbesserungsmaßnahme im Sinne des § 3 FStrAbG zu verstehen, sondern unterläge dem Erfordernis einer Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan. Solange dies nicht der Fall ist, darf eine Ortsumgehung Straß nicht geplant und nicht gebaut werden, vgl. § 1 FStrAbG.

Die Einwander gehen zudem bezüglich des Ausbauzustands der B 304 zwischen dem Ende des Planfeststellungsbereichs bei Straß und Niederstraß von falschen Voraussetzungen aus: der Bereich der Ortsdurchfahrt von Straß wurde bereits im Jahr 2001/2002 ausgebaut, der östlich nach Straß anschließende Abschnitt bis Niederstraß wurde im Jahr 2006 ausgebaut und verkehrssicher trassiert. Hier sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen, sodass es daher auch keinen Anlass für den Vorhabensträger gibt, in diesem Bereich tätig zu werden.

Auch ein Zuwarten mit der hier planfestgestellten Ausbaumaßnahme westlich von Straß auf die Aufnahme einer Ortsumgehung in den Bundesverkehrswegeplan kommt aufgrund des Zeitdrucks, der wegen des äußerst mangelhaften Zustands des Brückenbauwerks besteht, nicht in Frage. Ob eine OU Straß überhaupt aufgenommen wird, ist unsicher. Selbst im Fall einer Aufnahme in den BVWP mit höchster Priorisierung (Vordringlicher Bedarf) wäre im günstigsten Fall von einem Baubeginn nicht vor dem Jahr 2040 auszugehen.

Im Ergebnis ist damit die Variante Ortsumgehung Straß auszuschneiden.

3.3.3.5 Variante 1- ausgeschieden - (Trassierung mit Klothoide und Querneigungswechsel im Bauwerksbereich)

Bei dieser Variante 1 befindet sich das geplante Brückenbauwerk genau in dem Bereich, der die beiden angrenzenden Radien der Trassierung der B 304neu vor und nach der Brücke verbindet. Bei dieser Variante könnte die bisherige Trassierung sehr gut beibehalten werden und die notwendige Abweichung von der Bestandstrasse hauptsächlich auf Grundstücken der öffentlichen Hand geführt werden. Die Eingriffe in fremde Grundstücke wären bei der Variante 1 also nur sehr gering. Technisch erforderlich sind hier Übergangsbögen (Übergang von der westlich gelegenen Linkskurve auf die östlich gelegene Rechtskurve) und damit Querneigungswechsel (Übergang von einer Linksneigung der Straßenfläche in eine Rechtsneigung) auf dem Brückenbauwerk. Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (im Folgenden: „RAL“) gilt es, dies auf Brückenbauwerken zu vermeiden.

Im Vergleich mit den anderen Planungsvarianten schont die Variante 1 die anliegenden landwirtschaftlich genutzten Grundstücke in besonderer Weise, sodass die Prüfung, ob hier von den Festlegungen der RAL abgewichen werden kann, angezeigt ist.

Die in den RAL dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse den sonstigen berührten Belangen (insb. Lärmschutz, Privateigentum) gegenüberzustellen. Ein Abweichen von den in den RAL gelegten Standards ist nach Abwägung mit betroffenen gewichtigen Belangen und unter Berücksichtigung der speziellen örtlichen Verhältnisse / Zwangspunkte grundsätzlich möglich.

Die Planfeststellungsbehörde legt dabei die Einschätzung zugrunde, dass die RAL für die entsprechende Entwurfsklasse keine normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften sind, die ohne jede Abweichung angewendet werden müssten. Allerdings wird davon ausgegangen, dass es auch für die Straßenplanung eine gewisse untere Grenze gibt, unterhalb der gegen planerisch-konstruktive Grundlagen verstoßen würde. Technische Normen haben im Rahmen der Abwägung erhebliche Bedeutung (allgemeingültig Numberger in: Zeitler, Kommentar zum BayStrWG, Art. 38 Rn. 133).

Auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde hat der Vorhabenträger seinen Erläuterungsbericht durch Roteintragungen detailliert ergänzt und für technische Laien verständlich auf den Seiten 25 bis 28 des Erläuterungsberichts (Planunterlage Nr. 1) ausgeführt, warum die RAL die Einschränkungen bezüglich der Übergangsbögen auf Bauwerken so festlegen und warum eine Abweichung von den Vorgaben der RAL hier möglichst zu vermeiden ist.

Zusammengefasst dargestellt erschweren Übergangsbögen und insbesondere die dadurch erforderliche kontinuierliche Veränderung der Querneigung im Bauwerksbereich die bauliche Umsetzung, Erhaltung und Unterhaltung der Brücke und letztlich die Sicherstellung der Verkehrssicherheit enorm, da durch diese kontinuierlichen Krümmungsänderungen das Bauwerk an jeder Stelle eine andere Krümmung in der Lage und Querneigung aufweisen muss. Diese wären händisch herzustellen, der Bau wäre planerisch, handwerklich und logistisch außerordentlich aufwändig. Die baulichen Erschwernisse sind gegenüber einem Bauwerk, das keine veränderliche Querneigung und Krümmung aufweist, überproportional hoch. Zur Klarstellung sei betont, dass die baulichen Erschwernisse in erster Linie bedeuten, dass eine mangelfreie bauliche Umsetzung aufgrund der Komplexität kaum geleistet werden kann und die erforderliche Präzision aufgrund der Tatsache, dass Handarbeit erforderlich wird, nicht erreicht werden kann. In der Folge muss mit eingeschränkter Lebensdauer des Bauwerks und aufgrund der stellenweise unzureichenden Entwässerung mit Gefahrenstellen für die Verkehrsteilnehmer durch Aquaplaning bzw. Glättebildung gerechnet werden. Hinzu kommt eine notwendigerweise damit verbundene wesentlich höhere Kostenintensität, insbesondere auch auf die eingeschränkte Lebensdauer der Brücke gesehen.

Aus diesem Grund empfehlen die RAL, Übergangsbögen und Querneigungswechsel im Bauwerksbereich möglichst zu vermeiden. Der Vorhabensträger scheidet die Variante 1 aus den genannten Gründen aus. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Entscheidung an. Zwar hätte diese Variante die größten Vorzüge gegenüber allen anderen Planungsvarianten hinsichtlich der Schonung fremder Grundstücke und Ersparnis von Flächenversiegelung. Die Planung dieser Brücke, die die Vorteile der Variante 1 umsetzen könnte, hätte aber derartige technisch-konstruktive Nachteile, dass die damit verbundene Variante 1 auszuschließen ist.

3.3.3.6 Variante 2 – ausgeschieden - (Trassierung mit Radius im Bauwerksbereich)

Bei Variante 2 war die planerische Vorgabe, dass das Kreuzungsbauwerk mit der Bahnlinie in einem konstanten Radius liegt. Kennzeichnend ist damit für die Variante 2, dass nicht ein Wechsel der Kurvenradien auf der Brücke stattfindet wie bei Variante 1, sondern dass die Brücke nur eine Kurve aufnimmt. Durch die konstante Querneigung und ihre in sich konstante Lagekrümmung ist damit auch nicht die konstruktive Erschwernis wie bei Variante 1 verbunden. Auch nach den RAL kann ein solches Brückenbauwerk grundsätzlich zur Umsetzung kommen.

In der Trassierung bestehen nun grundsätzlich zwei Möglichkeiten, einen konstanten Radius auf dem Bauwerk zu erzielen, nämlich indem entweder die östliche Linkskurve oder die westliche Rechtskurve über das Bauwerk verlängert und die restliche Linienführung entsprechend angepasst wird.

- Untervariante 2a: Verlängerung des westlich des Bauwerks anschließenden Radius über das Bauwerk

Durch die Verlängerung des westlich anschließenden Radius über das Bauwerk hinweg entsteht aufgrund des östlich daran anschließenden Radius bei Einhaltung der Trassierungsvorgaben der RAL (insb. harmonisch aufeinander abgestimmte Radienfolge) eine sehr große Zerschneidung der nordöstlich angrenzenden Flächen.

- Untervariante 2b (zusätzliche, im Erörterungstermin vorgebrachte Variante): Verlängerung des östlich des Bauwerks anschließenden Radius über das Bauwerk)

Hintergrund der Untersuchung dieser Untervariante war der Antrag der **Einwender Nrn. 2001 und 2002** aus dem Erörterungstermin. Die Anregung der Einwender, die flächenschonende Variante 1 so zu verändern, dass die Neigungswechsel und Verwindungen „vor“ dem Brückenbauwerk stattfinden und die Querung über die Bahngleise dann RAL-konform erfolgen könne, wurde vom Vorhabensträger durch Aufnahme dieser Untervariante in den Variantenvergleich (Roteintragung) aufgenommen. Hierdurch entsteht durch die Verlängerung des östlich anschließenden Radius über das Bauwerk hinweg aufgrund des westlich daran anschließenden Radius bei Einhaltung der Trassierungsvorgaben der RAL (z.B. harmonisch aufeinander abgestimmte Radienfolge) eine sehr große Zerschneidung der südwestlich angrenzenden Flächen.

Aufgrund der großen Flächeninanspruchnahme entweder südwestlich oder nordöstlich des Kreuzungsbauwerks wurden beide möglichen Varianten 2a und 2b mit konstantem Radius auf dem Bauwerk vom Vorhabensträger nicht weiterverfolgt.

Der **Bayerische Bauernverband** verwies in seiner Stellungnahme vom 26.06.2019 ausdrücklich darauf, dass landwirtschaftliche Flächen gerade in der betroffenen Region ein knappes Gut seien. In den vergangenen 15 Jahren seien darüber hinaus im Landkreis Berchtesgadener Land knapp 2.000 ha Landwirtschaftsfläche verloren gegangen, das sind knapp 10% der Nutzflächen im Landkreis. Varianten, die einen unnötig hohen Eingriff in landwirtschaftliche Flächen aufweisen, seien daher auch aus diesem Grund auszuschließen.

Die Planfeststellungsbehörde hält das Ausscheiden der Variante 2 bereits in der ersten Stufe für richtig. Das grundrechtlich geschützte Eigentumsrecht ist ein hohes Gut, sodass es sachgerecht und nachvollziehbar ist, die beiden Varianten, die am meisten in fremdes Grundeigentum eingreifen würden und darüber hinaus erhebliche unwirtschaftliche Restflächen erzeugen würden, in der ersten Phase auszuschneiden.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** hielten die Variante 2b für die aus Lärmschutzgesichtspunkten günstigste Variante, da sie von den beiden Wohnanwesen Moosleiten 11 und Moosleiten 15 weggerückt sei. Jedoch muss gesehen werden, dass die Variante 2b von allen Varianten am nächsten an den Weiler Moosleiten mit mehreren Wohnhäusern heranrückt und daher mehr Anwohner mit höheren Lärmimmissionen belastet als die anderen Varianten. Auch rückt sie näher an Moosleiten 15 heran, nicht davon weg. Darüber hinaus ist sie – abgesehen von der Nullvariante – diejenige Variante, die am nächsten am Wohnanwesen Moosleiten 11 liegt. Selbst wenn man also Lärmschutzbelange über die Belange des Eigentumsschutzes stellt, könnte damit die Untervariante 2b nicht überzeugen, da die meisten Untervarianten der Variante 3 in dieser Hinsicht günstiger sind.

3.3.3.7 Variante 3 (Trassierung mit kurzer Zwischengerade im Bauwerksbereich) – Erste Stufe

Nach Analyse der Variante 1, die zwar bezüglich des Flächenverbrauchs günstig ist, aber aus technisch-konstruktiven Gesichtspunkten ausscheidet, und der Variante 2, die zwar in technisch-konstruktiver Hinsicht überzeugt, aber einen äußerst hohen Flächenbedarf aufweist und private Grundstücke ungünstig zerschneidet, wurde ein Variantenbündel geprüft, das die Vorteile beider Varianten 1 und 2 möglichst beibehält und ihre Nachteile möglichst vermeidet.

Um die Trassierung im Gegensatz zu den Varianten 2a und 2b möglichst bestandsnah zu gestalten und damit fremde Flächen zu schonen, aber dennoch die konstruktiven Probleme der Variante 1 zu vermeiden, wurde daher in einem nächsten Schritt bei den verschiedenen Varianten 3 im Bauwerksbereich eine kurze Zwischengerade eingeplant, die zwischen den beiden Teilen der Wendeklothoide (untechnisch gesprochen: zwischen dem Ende der Linkskurve und dem Anfang der Rechtskurve) zu liegen kommt. Die Zwischengerade soll gemäß RAL möglichst kurz sein, um diese für den Verkehrsteilnehmer bei der Durchfahrt von einem Radius zum anderen nicht spürbar zu machen, sondern nach wie vor eine harmonische Lenkbewegung zu gewährleisten.

Prämisse ist, um die Nachteile der Variante 1 zu umgehen, dass der gesamte Überbau des Brückenbauwerks innerhalb der Zwischengeraden liegen muss. Hier sind als Zwangspunkte somit die jeweils äußersten Widerlagereckpunkte relevant.

Ein entscheidendes Planungskriterium hierbei ist auch der Kreuzungswinkel, in dem die Überführung die Gleise quert. Die RAL geben einen optimalen Kreuzungswinkel von Brückenbauwerken über darunterliegende Verkehrswege von 90° vor. Die Wahl des Winkels beeinflusst die Komplexität des Brückenbauwerks. Je rechtwinkliger sich die Verkehrswege kreuzen, desto geringer sind die Überbaulänge und die statischen und konstruktiven Probleme und desto einfacher und kostengünstiger ist das Brückenbauwerk baubar. Ab weniger als etwa 45° wird der konstruktive Aufwand für den Brückenbau überproportional höher. Der Grund dafür liegt in der Lastabtragung. Der Vorhabensträger erläutert dies auf S. 33 f. des Erläuterungsberichts, Planunterlage Nr. 1, sehr verständlich und detailliert. Die Sachlage stellt sich wie folgt dar:

Die tatsächliche Richtung der Lastabtragung folgt dem kürzesten Weg zwischen den Widerlagern. Konstruktiv muss das Bauwerk aber im Wesentlichen nach der Achse des obenliegenden Verkehrswegs ausgerichtet werden. Mit zunehmender Schiefwinkligkeit weicht daher die Spannungsverteilung im Querschnitt immer weiter von der konstruktiv vorgegebenen Verlegerichtung der Bewehrung ab. Diesem Umstand muss durch den Einbau von überproportional viel Bewehrung entgegengewirkt werden; das ist rechnerisch aufwändig, aber möglich. In der Baupraxis ergeben sich aber dennoch nicht lösbare Schwachpunkte in der Konstruktion, die zu einer überdurchschnittlichen Erhöhung des Erhaltungsaufwandes (kürzere Sanierungs- / Erneuerungsintervalle) und / oder einer deutlichen Reduzierung der Bauwerkslebensdauer führen. Das Bauwerk hat von vornherein in sich konstruktive statische Defizite.

Ganz allgemein wird aber auch die konstruktive Stützweite des Bauwerks, also die Länge des Bauwerks in Achse der darüberliegenden Straße, mit geringerem Kreuzungswinkel größer. Dies führt zusätzlich zu höheren Baukosten. So muss beispielsweise die Überbaudicke für die erforderliche Lastabtragung erhöht werden, weswegen zum Erreichen der erforderlichen lichten Höhe über der Bahnanlage die Straßengradiente entsprechend angehoben werden muss, was wiederum zu größeren Straßendämmen vor und nach dem Bauwerk und damit zu größerer Aufstandsfläche führt. Auch die Flügel der Widerlager werden länger und damit kostenintensiver, und das Bauwerk passt sich dadurch optisch weniger gut in die Umgebung ein. Es werden damit auch die Belange des Landschaftsbildes beeinträchtigt.

Im Folgenden hat der Vorhabensträger damit alle Untervarianten der Variante 3 nicht weiterverfolgt, die mit einem Kreuzungswinkel von unter 45° geplant werden müssten

und die weitere Nachteile aufweisen. Dieses Vorgehen hält die Planfeststellungsbehörde für sachgerecht. Durch die konstruktiven-statischen Erschwernisse ist nicht nur das Bauwerk länger, massiver und damit teurer, sondern auch in statischer Hinsicht fehleranfällig in der baulichen Realisierung. In letzter Konsequenz würde eine solche Planung eine bewusste Abkehr von den anerkannten Regeln der Technik darstellen.

Folgende Untervarianten 3a bis 3g wurden vom Vorhabensträger untersucht und wie folgt bewertet, wobei sich hier der Vorhabensträger – in sachgerechter Weise – ganz wesentlich vom Belang des Eigentumsschutzes hat leiten lassen:

- Untervariante 3a – ausgeschieden:

Untervariante 3a hat einen relativ günstigen Kreuzungswinkel für das Bahnbauwerk ($46,4^\circ$). Allerdings ist sie diejenige Variante unter 3a bis 3g, die am weitesten die nördlich der B 304 gelegenen Flächen durchschneidet. Sie greift daher am stärksten in das Schutzgut Eigentum ein, ist jedoch aus Verkehrssicherheitsaspekten nicht wesentlich besser als die anderen Untervarianten, so dass diese Variante in der Abwägung aufgrund eines unverhältnismäßig hohen Grundbedarfs ausscheidet und daher nicht weiterverfolgt wird.

- Untervariante 3b:

Untervariante 3b weist einen noch besseren Kreuzungswinkel für das Bahnbauwerk auf ($49,5^\circ$). Hier wird allerdings nur ein Kurvenradius von 260 m erreicht, nach RAL wird aus Verkehrssicherheitsgründen für diese Straßenklasse ein Mindestradius von 300 m gefordert. Aufgrund dieser Unterschreitung greift diese Variante nur sehr moderat in die angrenzenden Flächen ein. Da der Flächeneingriff hierdurch minimiert werden kann, wird diese Variante trotz der Unterschreitung des Mindestradius weiter betrachtet. Sie wird als **Variante C in Stufe 2** des Variantenvergleichs weiter berücksichtigt.

- Untervariante 3c:

Bei Untervariante 3c können die Trassierungsvorgaben der RAL hinsichtlich der Radien und Radienfolge, insb. der Mindestradius eingehalten werden. Der Kreuzungswinkel ist mit 45° etwas schlechter als bei Untervariante 3b, aber noch im aus konstruktiver Sicht sinnvoll herstellbaren Bereich. Der Eingriff in die angrenzenden Flächen ist moderat. Aus diesem Grund wird die Untervariante 3c **in Stufe 2** des Variantenvergleichs als **Variante B** weiter berücksichtigt.

- Untervariante 3d:

Untervariante 3d weist mit $40,5^\circ$ einen noch ungünstigeren Kreuzungswinkel auf, dafür baucht sie weniger in die angrenzenden Flächen aus und die Trassierung schmiegt sich besser an den Bestand an. Auch hier können die Trassierungsvorgaben der RAL hinsichtlich der Radien und Radienfolge eingehalten werden. Der Vorhabensträger nimmt daher in seinem Erläuterungsbericht die Variante 3d mit in die zweite Prüfungsstufe, ausdrücklich wegen des geringen Flächenverbrauchs. Die Planfeststellungsbehörde sieht die Übernahme dieser Untervariante in die Stufe 2 kritisch und hält ein Ausscheiden der Untervariante 3d in der ersten Stufe wegen des sehr geringen Kreuzungswinkels weit außerhalb des aus konstruktiver Sicht sinnvoll herstellbaren Bereichs für besser vertretbar. Ein Vorzug dieser Variante würde bedeuten, dass eine Planung gewählt würde, die bestenfalls noch am äußersten Rande der konstruktiv-statischen Vertretbarkeit gesehen werden kann. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde könnte sie denkbar nur dann in Stufe 2 den Vorzug erhalten, wenn sie derartig weit überwiegende Vorteile gegenüber den in Stufe 2 noch verbliebenen Varianten aufweisen könnte, dass damit ein Brückenbauwerk an der Schwelle zur Fehlplanung hinnehmbar erschiene. Wegen des günstigen Flächenverbrauchs, weil sie vergleichbar mit Variante 3b (Variante C in Stufe 2) minimal in fremde Flächen eingreift, übernahm der Vorhabensträger diese Untervariante 3d **in Stufe 2** des Variantenvergleichs **als Variante A** und die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem unter der eben genannten Prämisse an.

- Untervariante 3e - ausgeschieden:

Bei Untervariante 3e liegt die Hauptprämisse darauf, die Bestandslage der B 304 so wenig wie möglich zu verlassen. Sie fügt sich augenscheinlich auch sehr harmonisch und auf kurzer Strecke mit am wenigsten Eingriff in die umliegenden Flächen ein. Allerdings geht diese weniger eingriffsintensive Trassierung hier zulasten der kurzen Zwischengeraden im Bauwerksbereich. Untervariante 3e ist nur deswegen mit so wenig Eingriff verbunden, weil die kurze Zwischengerade nicht über den gesamten Bauwerksbereich von Anfang bis Ende des Bauwerks reicht. Daher können die bautechnischen Vorteile dieser Untervariante durch die kurze Zwischengerade nicht ausgeschöpft werden. Sowohl Querneigungswechsel als auch Klothoiden tangieren den Bauwerksbereich. Es würden sich vergleichbare Probleme ergeben, wegen denen bereits die Variante 1 ausgeschlossen wurde. Außerdem ist der Kreuzungswinkel mit $40,5^\circ$ bei dieser

Untervariante genauso schlecht wie bei 3d. Aus diesen Gründen wird **Untervariante 3e nicht weiterverfolgt.**

- Untervariante 3f - ausgeschieden:

Untervariante 3f weist einen mit $37,1^\circ$ noch ungünstigeren Kreuzungswinkel als 3d bzw. 3e auf. Die Trassierung bewirkt keinen Eingriff in die Flächen nördlich der bestehenden B 304. Allerdings werden dadurch die Flächen zwischen der B 304 und der Bahnlinie östlich des Kreuzungsbereichs deutlich stärker zerschnitten. Nach der Tabelle 2 auf Seite 31 des Erläuterungsberichts (Planunterlage Nr. 1) ist zu ersehen, dass die Zwischengerade bei dieser Variante nicht vollständig im Bauwerksbereich ausgebildet werden kann. Sie begegnet daher denselben konstruktiven Schwierigkeiten wie Variante 1, die deshalb bereits in der ersten Stufe fallengelassen wurde. Aus allen diesen Gründen wird auch die **Untervariante 3f nicht weiterverfolgt.**

- Untervariante 3g (aus Erörterungstermin: zusätzlich zu untersuchende „Spiegelvariante“ bzw. „Mischvariante“):

Die Untervariante 3g ging aus einem Beitrag der grundstücksbetroffenen **Einwender Nrn. 2001 und 2002** aus dem Erörterungstermin hervor. Die Grundidee dieser Variante war, die ursprüngliche Vorgehensweise des Vorhabensträgers „umzukehren“ bzw. zu „spiegeln“. Der Vorhabensträger sieht den Planbeginn im Westen. Er orientiert die geplante Straßenachse in seinen ursprünglichen Variantenvorschlägen immer zunächst an der Bestandstrasse und lässt sie dann in der so gesehen „zweiten“ Kurve weiter nach Osten zur Einhaltung der RAL-Vorgaben in unterschiedlicher Ausprägung ausbauchen. Die Anregung aus dem Erörterungstermin betrifft eine weitere Variante mit einer quasi spiegelbildlichen Vorgehensweise. Von Osten her kommend bleibt diese Variante möglichst lange auf Bestand und baucht in der – aus dieser Blickrichtung gesehen – „zweiten Kurve“ nach Westen hin aus (sog. „Spiegelvariante“). Die Prüfung durch den Vorhabensträger ergab, dass eine exakte Spiegelung indes planerisch nicht möglich ist aufgrund eines leichten Gegenbogens der Bestandstrasse etwa auf Höhe der Feldwegeinmündung zwischen den Flurstücke Fl. Nr. 2746 der Gemarkung Weildorf und Fl. Nr. 1 der Gemarkung Straß. Um eine gespiegelte Variante darzustellen, hätte auf andere nach RAL notwendige Trassierungsparameter verzichtet werden müssen. Um diese einzuhalten, muss zwingend in die nordöstlich der Bahn liegenden Grundstücke leicht ausgebaucht werden. Der Vorhabensträger hat die „Spiegelvariante“ daher in der dieser am nächsten kommenden „Mischvariante“

aufgehen lassen. Mit der Mischvariante wurde damit die ebenfalls im Erörterungstermin einwenderseits vorgeschlagene Möglichkeit geprüft, eine möglichst gleichmäßige („gerechte“) Eingriffsverteilung in nordöstlich sowie südöstlich der Bestandstrasse gelegene landwirtschaftliche Grundstücke zu erreichen. Diese Variante wurde mit dem nach den anerkannten Regeln der Technik als Mindestwinkel anzusehenden Winkel von 45° geplant. Ein größerer Winkel hätte zu einer größeren Inanspruchnahme fremder Grundstücke geführt, was allerdings gerade durch diese Variante zu vermeiden war. Die Flächeninanspruchnahme ist hier als günstig anzusehen, da diese Variante sowohl nordöstlich als auch südlich gelegene Grundstücke gleichmäßig, dafür aber sehr gering anschneidet.

Diese Mischvariante wurde als **Untervariante 3g** vom Vorhabensträger per Roteintragung in die Planunterlagen aufgenommen. Aufgrund des günstigen Flächenverbrauchs und die Einhaltung der RAL-Parameter wurde sie in **Stufe 2** als **Variante D** übernommen.

3.3.3.8 Variantenvergleich der 2. Stufe und Wahl der Feststellungsvariante

Nachdem die Varianten 1 und 2 sowie die Varianten 3 a, e und f bereits in der ersten Stufe nach sachgerechten Erwägungen ausgeschieden wurden, verblieben zur näheren Prüfung in der Stufe 2 die Varianten 3b (-> Variante C), 3c (-> Variante B), 3d (-> Variante A) und 3g (-> Variante D).

3.3.3.8.1 Ausscheiden der Variante C

Anlass für die geplante Baumaßnahme war (neben der Baufähigkeit des Brückenbauwerks) die Unfallhäufung aufgrund der unsteten Trassierung. Konsequenterweise ist damit Ziel der Maßnahme die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies kann nur erreicht werden durch eine entsprechend als verkehrssicher anzusehende Trassierung, die durch Einhaltung der sicherheitsbezogenen RAL-Vorgaben erreicht werden kann. Durch die angefügte Tabelle, entnommen aus dem Erläuterungsbericht S. 32 (Tabelle 3) lassen sich die sicherheitsbezogenen Trassierungsparameter der RAL gegenüberstellen:

Kriterium	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Trassierung				
Mindestradius $R_{\min} = 300$ m	300 m	300 m	260 m	300 m
Zwischengerade $L_z \leq 0,08 \cdot (A_1 + A_2)$				
Soll:	$\leq 25,6$ m	$\leq 23,6$ m	$\leq 17,6$ m	$\leq 23,6$ m
Ist:	36,2 m	33,8 m	30,6 m	33,5 m
Überschreitung um:	41 %	43 %	73 %	42 %
Radienfolge RAL, Bild 12 eingehalten	ja	ja	ja	ja

Aus dieser Tabelle wird ersichtlich, dass Variante C als einzige nicht den Mindestradius einhält. Eine Unterschreitung des Mindestradius führt aufgrund der dadurch deutlich erhöhten Fliehkräfte zu einer Reduzierung der Verkehrssicherheit.

Bei der Betrachtung der Länge der Zwischengeraden fällt auf, dass alle vier Varianten die Vorgabe der RAL ($L_z \leq 0,08 \cdot (A_1 + A_2)$) nicht erfüllen. Allerdings ist die Überschreitung der maximalen Länge bei Variante C mit 73% deutlich gravierender als bei den anderen Varianten A, B und D, die sich in dieser Hinsicht kaum voneinander unterscheiden. Die Überschreitung der maximalen Zwischengeradenlänge kann in geringerem Maße hingenommen werden („Soll“-Wert der RAL), allerdings wertet der Vorhabensträger eine Überschreitung um über 70% als relevante Sicherheitsbeeinträchtigung. Durch die kleineren Radien und die kleineren Klothoidenparameter ist Variante C deutlich kleinräumiger trassiert. Daher beeinträchtigt die prozentual größere Überschreitung der maximalen Länge der Zwischengeraden bei Variante C das sichere Befahren der Straße und das harmonische Lenken mehr als bei den Varianten A, B und D. Somit ist auch dieser Aspekt hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts bei Variante C schlechter zu bewerten als bei den drei anderen Varianten. Der Vorhabensträger scheidet die Variante C aus diesem Grunde aus.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Einschätzung des Vorhabensträgers an. Das Planungsziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, kann Variante C daher deutlich schlechter erreichen als die Varianten A, B und D. Sie hält als einzige gleich zwei sicherheitsrelevante Parameter nicht ein. Entscheidend ist, dass die gesamte Maßnahme des Ausbaus der B 304 westlich Straß darauf ausgelegt ist, die bestehende Unstetigkeitsstelle zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu beseitigen. Die Unfallhäufung an dieser Stelle ist gerade darauf zurückzuführen, dass die B 304 dort zwei enge und gegensinnige Kurvenradien in kurzer Abfolge direkt hintereinander

aufweist, die die volle Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer erfordern. Aufgrund dieser speziellen Trassierung kann eine Unterschreitung der RAL-Parameter gerade bei der Größe der Kurvenradien kaum vertreten werden. Im Ergebnis würde sonst gerade dieser Mangel, der die Unfälle provoziert, fortgesetzt werden.

Die Vorteile der Variante, dass damit nur wenig Eingriff in fremden Grund und auch weniger Bodenversiegelung verbunden ist, können diesen Nachteil nicht aufwiegen.

Variante C scheidet daher aus Gründen der Verkehrssicherheit aus.

3.3.3.8.2 Ausscheiden der Variante A

Wie bereits erwähnt (Ziffer C.3.3.7, Spiegelstrich Untervariante 3 d dieses Beschlusses), kann aufgrund der statisch-konstruktiven Mängel die Variante A nur dann den Vorzug erhalten, wenn sie ganz überwiegende Vorteile gegenüber den noch verbliebenen Varianten B und D aufweisen könnte. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Die verbleibenden Varianten A, B und D sind hinsichtlich der Herstellung der Verkehrssicherheit im Wesentlichen gleich: alle drei überschreiten die maximale Länge der Zwischengerade in etwa gleichem Verhältnis. Hinsichtlich des Schutzgutes Natur, Klima und Umwelt schneiden alle drei Varianten ebenfalls ungefähr gleich ab: alle drei Varianten bewegen sich ganz überwiegend auf intensiv landwirtschaftlich genutztem Boden, keine der Varianten greift auf Böden zu, die demgegenüber erhöhte Bodenfunktionen aufweisen. Der Eingriff in das Landschaftsbild ist bei der Variante A wegen des längeren und wuchtigeren Brückenbauwerks und der größeren Widerlager (bedingt durch den kleineren Kreuzungswinkel) etwas negativer zu bewerten, im Übrigen sind hier aber keine wesentlichen zusätzlichen Eingriffe zu verzeichnen, da die Bestandstrasse die Region bereits durchschneidet und die Straße in ihrer Trassierung nur angepasst wird. Den neu hinzutretenden Flächenversiegelungen steht die Entsiegelung und Renaturierung bzw. Nutzbarmachung für die Landwirtschaft gegenüber.

Wie bereits erwähnt ist die Variante A zwar hinsichtlich des Eingriffs in fremde Flächen am sparsamsten und verbraucht 1.200 m² bzw. 1.700 m² weniger Privatgrund als die Varianten B und D. Hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben sich leichte Vorteile der Variante A hinsichtlich des Weilers Moosleiten (im Erläuterungsbericht ist hier das der Straße am nächsten gelegene Haus Moosleiten 5 aufgeführt) durch den größeren Abstand der Trasse von den Wohnhäusern. Ein Nachteil der Variante A bei Lärmschutzbelangen ist aber der geringere Abstand zum Anwesen Moosleiten 11 und zum Anwesen Moosleiten 15. Diese Anwesen sind aufgrund der bestehenden hohen

Lärmbelastung durch die Nähe zur Bahn besonders zu schonen. Alle Varianten rücken näher an das Anwesen Moosleiten 15 heran, somit muss auf jeden Fall eine höhere Lärmbelastung hingenommen werden. Die Variante A rückt 12 Meter näher als die Varianten B und D an Moosleiten 15 heran und hat damit einen deutlichen Nachteil hinsichtlich des Lärmschutzes, dem als Gesundheitsschutz ein besonders hoher Rang einzuräumen ist. Zur besseren Übersicht wird auf die Tabelle 6 im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) auf Seite 35 verwiesen.

Damit ergibt sich zwar hinsichtlich der Inanspruchnahme fremder Grundstücke ein durchaus beachtlicher Vorteil der Variante A, allerdings kann damit aus den oben erwähnten Gründen der äußerst schwerwiegende Nachteil der Variante A, dass nämlich damit erhebliche statisch-konstruktive Defizite in Kauf genommen werden müssten, nicht aufgewogen werden, zumal auch hinsichtlich des Lärmschutzes bei der Variante A Nachteile gegenüber den Varianten B und D bestehen.

Variante A scheidet daher aus statisch-konstruktiven Gründen und aus Gründen des Lärmschutzes aus.

3.3.3.8.3 Wahl der Feststellungsvariante (Variante B)

Bereits unter C.3.3.3.8.1 dieses Beschlusses wurde dargestellt, dass die verbliebenen Varianten B und D hinsichtlich der Herstellung der Verkehrssicherheit im Wesentlichen gleich sind: zwar überschreiten beide die maximale Länge der Zwischengerade, allerdings ist die Überschreitung bei allen beiden Varianten in gleicher Weise gering. Hiermit ist zwar eine minimale Sicherheitseinbuße verbunden, die allerdings aufgrund der Tatsache, dass damit ein größeres Ausbauchen der Trasse in fremden Grund vermieden werden kann, hingenommen werden kann. Nach Einschätzung des Vorhabensträgers und sich nach diesem Verfahren anschließender Prüfung durch das Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Verkehrsbehörde, kommt gegebenenfalls eine Hinweisbeschilderung mit dem Gefahrenzeichen Nr. 105 nach Anlage 1 der StVO oder eine Geschwindigkeitsreduzierung in Betracht, um die noch bestehenden Risiken zu minimieren.

Beide Varianten verfügen auch über den gleichen, nicht optimalen, aber noch vertretbaren Kreuzungswinkel von 45°.

Hinsichtlich des Lärmschutzes nach Maßgabe des Abstands der Trasse zur Wohnbebauung ist festzustellen, dass das beide Varianten gleich weit vom besonders zu schützenden Anwesen Moosleiten 15 entfernt sind, an das jede Variante heranrückt.

Alle in diesem Verfahren näher geprüften Trassen rücken vom Anwesen Moosleiten 11 ab, sind daher für diese Anwesen grundsätzlich gegenüber dem Bestand vorteilhaft. Hier schneidet die Variante D etwas besser ab als die Variante B; da es sich allerdings nur um einen Unterschied von 3 Metern handelt, ist der Unterschied beim Lärmschutz nur unwesentlich. Größer dagegen ist der immissionsschutztechnische Vorteil der Variante B hinsichtlich des Weilers Moosleiten. Hier ist die Trasse der Variante B 22 Meter weiter vom nächstgelegenen Wohnhaus entfernt als die Variante D. In Sachen Lärmschutz ist die Variante B daher insgesamt vorzugswürdig.

Die Variante D liegt mit etwa 2.500 m² in der Schutzzone IIIB des Wasserschutzgebiets Tiefenthal und hat damit grundsätzlich einen Vorteil gegenüber der Variante B, die diese Schutzzone mit fast doppelter Fläche (4.500 m²) anschneidet. Bei allen Varianten ist allerdings lediglich Schutzzone III B in ihrem äußersten Rand tangiert, sodass durch die bauliche Einhaltung der RiStWag eine Beeinflussung des Trinkwassers ausgeschlossen werden kann. Der mit der Variante D verbundene Vorteil ist daher als gering zu werten.

Beim Aspekt der Bestandsorientierung schneidet die Variante B besser ab als Variante D.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** wiesen richtigerweise darauf hin, dass es kein „Gebot des bestandsnahen Ausbaus“ gibt und griffen daher die Vorgehensweise des Vorhabensträgers an, den Aspekt der Bestandsorientierung als Abwägungsbelang heranzuziehen.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Der Vorhabensträger verwendet den Begriff der Bestandsorientierung in den von ihm vorgelegten Planunterlagen als Überbegriff für die damit einhergehende (größtmögliche) Schonung von Flächen, sei es durch geringere Überbauung bisher unversiegelter Flächen oder durch Vermeidung von (ungünstigen) Durchschneidungen. Der Vorhabensträger wollte damit insbesondere dem Gesichtspunkt, dass fremde Flächen möglichst nur angeschnitten werden und möglichst wenig unwirtschaftliche Restflächen verbleiben, eine hohe Bedeutung beimessen. Mit der Bestandsorientierung geht zwingend auch ein Bestreben nach einem Bau auf den bereits versiegelten oder vorbelasteten Böden einher und die möglichst geringe Beeinträchtigung bislang unberührter Böden, inklusive der Schonung von bahnbegleitenden Biotopflächen und dem Schutz der darin lebenden Arten (nähere Ausführungen hierzu finden sich unter dem Prüfungspunkt des Artenschutzes unter Ziffer C.3.3.5.2.3 dieses Beschlusses). Damit bezweckt ist auch die Vermeidung von neuen Zerschneidungs- oder Trenneffekten (Belang Landschaftsschutz). Darüber hinaus ist ein Bau je bestandsorientierter desto wirtschaftlicher bzw. sparsamer. Zu ersehen ist diese Deutung des Vorhabensträgers

insbesondere aus der Planunterlage Nr. 19.1.1., Seite 9 und in der Stellungnahme zu den Einwendungen vom 21.03.2022, Seite 4. Die Planfeststellungsbehörde stellt diese Belange daher ebenfalls unter dem Oberbegriff „Bestandsorientierung“ in die Abwägung mit ein.

Als eines der Hauptkriterien hinsichtlich des bestandsorientierten Ausbaus der B 304 gibt der Vorhabensträger sachgerechterweise die jeweilige Länge an, auf der die einzelnen Varianten von der Bestandsachse der B 304 abweichen, denn auf dieser Länge ist dann ein kompletter Straßenneubau inklusive Unterbau (Frostschuttschicht + gesamter Asphaltaufbau) erforderlich.

Variante D beginnt aufgrund der Verteilung der Eingriffe auf die nordöstlichen und südwestlichen Flächen von Westen kommend deutlich früher als Variante B und schwenkt bereits vor der Einmündung der GVS Hörafing (Staufenstraße) vom Bestand ab. Die Länge der Trassenabweichung beträgt 1.100 m, im Gegensatz zur Variante B, die mit nur 950 m Trassenabweichung auskommt. Bei Variante D ist daher ein Straßenneubau auf größerer Länge erforderlich.

Darüber hinaus ist bei Variante D erforderlich, den Knotenpunkt mit der GVS Hörafing umzubauen und an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Die Einmündung der GVS müsste in dieser Variante um ca. 4 m verschoben und an den Verlauf der Variante D angepasst werden. Es würde sich der Tropfen der GVS Hörafing und alle Fahrbahn­ränder inklusive der Ausrundungen der GVS verschieben. Die Querneigungen müssten im gesamten Einmündungsbereich angepasst werden. Der gesamte Knotenpunktsumbau ist bei Variante B nicht erforderlich. Hinsichtlich der Länge des Neubaubereichs und bezüglich der Anpassungen und Umbauten bestehender Straßen sowie der damit verbundenen Umbaukosten bzw. Kosten für den Neubauanteil der Straße ist daher die Variante D schlechter zu bewerten.

Beim Aspekt der Inanspruchnahme fremder Flächen wurden vom Vorhabensträger in sachgerechter Weise nur die von der neuen Fahrbahn überbauten Flächen und die zwischen B 304alt und B 304neu befindlichen Restflächen berücksichtigt, wobei hier jeweils nur die in nicht öffentlicher Hand befindlichen Flächen in Ansatz gebracht wurden. Aufgrund der Tiefenschärfe der Variantenuntersuchung wurden hierbei keine Bankette, Entwässerungs-, Böschungsf lächen oder der Geh- und Radweg zugrunde gelegt. Dies ergibt aber dennoch – trotz der von den **Einwendern Nrn. 2001 und 2002** geäußerten Bedenken, die hiermit zurückgewiesen werden – eine Vergleichbarkeit der Varianten untereinander.

Hier ist die Variante D, da sie zwar auf größerer Länge vom Bestand abweicht, sich aber nicht so weit von der Bestandstrasse entfernt wie die Variante B, mit 8.200 m² geringfügig besser zu bewerten als die Variante B mit 8.700 m².

Zusammenfassend schneidet die Variante B hinsichtlich des äußerst wichtigen Belangs des Lärmschutzes besser ab als die Variante D. Auch hinsichtlich der Bestandsorientierung, d. h. der Aspekte des Kostenaufwands für einen Kreuzungsumbau und Kosten für die Herstellung des Neubaus, schneidet die Variante B besser ab.

Die Variante D hat dagegen – anhand der Straßenachsen gerechnet – einen etwas geringeren Eingriff in fremde Flächen aufzuweisen. Der Schutz des Eigentums weist eine sehr hohe Bedeutung in der Abwägung auf. Allerdings ist die größtmögliche Schonung fremden Grundes auch nicht um jeden Preis zwingend anzustreben. Auf eine Länge des Straßenbaus von etwa 1 km ist der Unterschied zwischen der Variante B und D in Höhe von 500 m² nur marginal. Es kommt bei einem so geringen Unterschied nicht so sehr auf den rein rechnerischen Unterschied anhand der Straßenachsen, sondern entscheidend auf die tatsächlichen Beeinträchtigungen nach Umsetzung der Maßnahme an.

Auf einen ersten flüchtigen Blick auf die Anlage zum Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1, die lediglich die Straßenachsen darstellt, hat die Variante D hinsichtlich des Eingriffs in fremde Flächen den Vorteil gegenüber der Variante B, dass sie über mehrere touchierte Flächen hinweg nur am Rande eingreift und mehr oder weniger entlang der Grundstücksgrenze verläuft. Die Variante B dagegen schont augenscheinlich die Grundstücke im südwestlichen Planfeststellungsbereich nahezu völlig und baucht intensiver in die Grundstücke im nordöstlichen Planfeststellungsbereich aus. Auf den ersten Blick ergäbe sich hier zulasten der Variante B eine Verteilung der Eingriffe nur auf zwei Grundstückseigentümer, während fünf weitere Anlieger weitestgehend verschont blieben. Die Variante D vermittelt in der Anlage 1 des Erläuterungsberichts den Eindruck, als würde sie alle sieben Anliegergrundstücke gleichmäßiger belasten. Sie erscheint damit „gerechter“, weil sie die Bürde des Flächeneingriffs auf mehrere verteilt und damit weniger intensiv gestaltet.

Hier ist aber auf dieser letzten Stufe noch zu bedenken, dass neben der Fahrbahn auch ein begleitender Geh- und Radweg entlang des südlichen Fahrbahnrandes geplant ist (zur Wahl der Trassierung nördlich oder südlich der Fahrbahn siehe unten unter C.3.3.3.16 dieses Beschlusses). Die Unterschiede der Darstellung der Straßenachsen und der ausgeplanten Achse lassen sich z. B. dem Grunderwerbsplan, Planunterlage Nr. 10.1. anschaulich entnehmen. Damit ergibt sich durch den Geh- und Radweg ein stärkerer Eingriff in die südwestlich der Bahn gelegenen Flächen, der Radweg muss nämlich parallel an die berechneten und in der Anlage 1 des Erläuterungsberichts

zeichnerisch dargestellte Trasse einer Variante D südlich angehängt werden und verbraucht in der Außenkurve, da an der Außenseite eines Radius gelegen, noch mehr Flächenanteil an dieser Stelle. Hier baucht die Variante B bereits kaum in diese Grundstücke aus und kann daher auch den zusätzlichen Eingriff durch den Geh- und Radweg geringer halten. Nordöstlich der Bahn wird der Radweg an der Radiusinnenseite entlanggeführt und verbraucht daher gerade bei den Grundstücken mit der Fl. Nr. 2746 der Gemarkung Weildorf und Nr. 1 der Gemarkung Straß nicht noch mehr Flächen, dort bleibt der Eingriff im Bereich der vom Vorhabensträger wegen ihrer Unwirtschaftlichkeit zu erwerbenden Restflächen, die bereits in der vergleichenden Flächeninanspruchnahme eingerechnet sind, so wie zeichnerisch und rechnerisch dargestellt. Auch die Fläche Fl. Nr. 2748 der Gemarkung Weildorf wird mit der Grundinanspruchnahme durch den Geh- und Radweg bei Variante B etwas mehr geschont als mit Variante D.

Nach alledem kann der rein rechnerisch geringe Vorteil der Variante D aus dem Vergleich der Straßenachsen hinsichtlich des Flächenverbrauchs nicht aufrecht erhalten werden aufgrund des hinzukommenden Eingriffs durch den Geh- und Radweg auf den südöstlichen Grundstücken Fl. Nrn. 2572 und 2696 sowie 2746 nordöstlich, jeweils der Gemarkung Weildorf.

Der (rechnerische) Vorteil der Variante D wird daher durch den Anbau des unselbständigen Geh- und Radweges beseitigt, die Variante B ist hier deutlich vorteilhafter.

Damit hat die Variante D gegenüber der Variante B nur einen einzigen geringen Vorteil (Lage im WSG). Sie ist hinsichtlich des Kreuzungswinkels und der Zwischengeraden gleichwertig mit der Variante B und weist hinsichtlich des Lärmschutzes, der Inanspruchnahme fremder Flächen und der Bestandsorientierung teilweise schwerwiegende Nachteile auf.

Die Variante B wird deshalb planfestgestellt.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** monierten, dass keine der Varianten die Vorhaben der RAL zur Länge der Zwischengeraden erfüllt und es daher nicht einsehbar sei, wieso nicht eine weniger auf fremden Grund eingreifende Variante gewählt werde. Diese Einwendung wird zurückgewiesen.

Innerhalb des Kriteriums der Länge der Zwischengeraden kommt es darauf an, wie stark diese überschritten wird. Hier verliert nur die Variante C, da die Überschreitung mit 73%

immens ist. Die anderen Varianten A, B und D sind hier sehr ähnlich und die Entscheidung, welche dieser drei Varianten den Vorzug enthält, fußt nicht auf der Beurteilung der Zwischengeraden. Es muss aufgrund der Länge des Brückenbauwerks und der oben erläuterten Notwendigkeit, dass Verwindungen auf Brückenbauwerken zu vermeiden sind, die Zwischengerade eine so große Länge aufweisen, dass der gesamte Überbau innerhalb der Geraden liegt, was für alle Varianten eine Überschreitung der nach RAL festgelegten Optimalwerte bedeutet. Sollte die optimale Länge nach RAL eingehalten werden, würde dies bedeuten, dass ein kürzeres Brückenbauwerk herzustellen wäre. Dies könnte ausschließlich durch die Wahl eines größeren Kreuzungswinkels als 45° (also eher 90°) erreicht werden. Dadurch müssten die Kurvenradien zur Hinführung auf das Brückenbauwerk erhöht werden, was einen deutlich höheren Eingriff in fremde Flächen bedeuten würde. Solche Brückenbauwerke hat der Vorhabensträger jedoch von Anfang an im Hinblick auf Schonung fremder Grundstücke aus nachvollziehbaren Gründen nicht in die Variantendiskussion eingestellt.

3.3.3.9 Einwand einer mangelhaften Flächenberechnung (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwander Nrn. 2001 und 2002 trugen im Erörterungstermin vor, dass in der Variantendiskussion zwar richtigerweise Flächen miteinander verglichen wurden, dies allerdings nur hinsichtlich der Straßenachsen ohne Böschungen, Bankette und Radwege. Sie halten dieses Vorgehen bei einer so kleinräumigen Maßnahme nicht für sachgerecht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Bewertung der Betroffenheit öffentlicher und privater Belange, die jede einzelne Variante auslöst, muss sicherstellen, dass die verschiedenen Varianten miteinander verglichen werden können. Hinsichtlich der Betroffenheit der einzelnen Anliegergrundstücke und hinsichtlich der Flächenversiegelung war es im früheren Planungsstadium daher notwendig, aber auch ausreichend, wenn für den Variantenvergleich Werte ermittelt werden, die eine Vergleichbarkeit aller Varianten herstellen. Die Planfeststellungsbehörde muss mit den Flächenangaben, die auf sachgerechten Berechnungen beruhen, in die Lage versetzt werden, die von jeder Variante ausgelösten Betroffenheiten abzuschätzen und in der Abwägung der einzelnen Varianten entsprechend zu bewerten. Es ist dazu im Einklang mit Literatur und Rechtsprechung sowie mit den angewandten Regelwerken nicht gefordert, jede in Frage kommende Variante so weit auszuplanen, dass exakte Quadratmeterangaben zu erhalten sind. Vielmehr reicht es nach den RE 2021 (Richtlinien zum Planungsprozess

und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau) aus, in einem standardisierten Verfahren für jede Straßenachse eine Flächenangabe zu errechnen, ohne dass eine Ausplanung mit Böschungsflächen, Banketten, Entwässerungseinrichtungen und Radwegen nötig wäre. Der Vorhabensträger hat eine Flächenberechnung für die aussichtsreichsten Varianten anhand der Straßenachsen und einer konstanten Fahrbahnbreite vorgenommen und somit eine Vergleichbarkeit der Varianten hergestellt. Er hat für die Flächen, die durch die Fahrbahnfläche der neu zu bauenden B 304 benötigt werden, eine m²-Angabe generiert. Hierfür wurde die jeweilige Achslänge zugrunde gelegt, also der Bereich, in dem die jeweilige Variante von der Achse der bestehenden B 304 abschwenkt. Die Flächen, die zwischen der B 304alt und der B 304neu liegen, also diejenigen privaten Flächen, die von der jeweiligen Variante abgeschnitten werden, sind richtigerweise ebenfalls in den Angaben enthalten. Auch die Tatsache, dass die Maßnahme relativ kleinräumig ist und damit die Böschungs- und Bankettflächen im Vergleich zur Fahrbahnfläche höher zu Buche schlagen, lässt dies nicht in einem anderen Licht erscheinen. Insbesondere die Rechtsprechung setzt bei kleinräumigen Maßnahmen keine anderen Maßstäbe und Anforderungen als bei größeren Vorhaben.

Bei der Planung der hier planfestgestellten Maßnahme wurden diejenigen Varianten bereits vorab und in der ersten Stufe ausgeschieden, die den intensivsten Eingriff in fremde Flächen aufwiesen; diese waren auch ohne bezifferte Flächenangaben bereits aus den zeichnerischen Darstellungen im Anhang des Erläuterungsberichts, Planunterlage Nr. 1, klar identifizierbar. In der zweiten Stufe wurden dann noch die Varianten A (geringster Eingriff), B (höchster Eingriff) und D (mittlerer Eingriff) hinsichtlich des Eingriffs in fremden Grund anhand der Straßenachsen miteinander verglichen. Die Planfeststellungsbehörde wurde durch diese Flächenangaben in die Lage versetzt zu erkennen, inwiefern sich Unterschiede zwischen den noch verbliebenen Varianten hinsichtlich des Flächeneingriffs ergeben. In diesem Stadium wurde die Variante A aus den dort dargelegten Gründen trotz des geringsten (rechnerischen) Flächeneingriffs ausgeschieden. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde bei den zuletzt verbliebenen beiden aussichtsreichsten Varianten den konkreteren Flächeneingriff durch den Anbau des zusätzlichen Geh- und Radwegs mit in die Abwägung einbezogen.

Die Variantenabwägung konnte also auch hinsichtlich des Abwägungskriteriums des Eingriffs in fremde Flächen sachgerecht durchgeführt werden.

3.3.3.10 Einwendung gegen die Umsetzung der Feststellungsvariante (B) wegen der Schaffung von Zwangspunkten (**Stellungnahme der Gemeinde Ainring; Einwender Nrn. 2001, 2002 und 1000**)

Die Gemeinde Ainring und die **Einwender Nr. 2001 und 2002** wiesen kritisch auf die mögliche Schaffung von Zwangspunkten mit Blick auf eine künftige Ortsumgehung von Straß hin. Der Bau der Brücke an geplanter Stelle schaffe einen Zwangspunkt für eine Ortsumgehung, deren südlicher Verlauf entlang der Bahntrasse damit kaum mehr denkbar sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Bildung und Berücksichtigung von Zwangspunkten ist lediglich bei der abschnittswisen Straßenplanung von Bedeutung. Mit jeder Planungsentscheidung werden rechtliche und tatsächliche Zwangspunkte und damit Vorentscheidungen für die Anschlussplanung begründet, die als Folgen der Planverwirklichung berücksichtigt werden müssen. Es sind dann die Folgen zu beachten, die für die Anschlussplanung erkennbar entstehen werden, sodass die Abwägungsentscheidung auch ein Urteil über die Zulässigkeit der Anschlussplanung, je nach Situation u. U. sogar der Gesamtplanung umfassen muss. Es genügt in diesem Zusammenhang die Prognose, dass der Verwirklichung der Fernstraße in den nachfolgenden Abschnitten keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen (Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deusch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Auflage 2010, § 19 Rn. 1037).

Diese Grundsätze gelten jedoch ausdrücklich (nur) für die abschnittswise Realisierung von Straßenbauvorhaben. Eine OU Straß ist aber in diesem Sinne kein nachfolgender Abschnitt der hier gegenständlichen Planung oder eine Anschlussplanung. Das hier planfestgestellte Bauvorhaben hängt mit einer OU Straß nicht zusammen; beide Projekte haben nicht die gleichen Ziele und dienen auch zusammen nicht einem übergeordneten Gesamtziel, hinsichtlich dessen jeder der beiden Projekte ein Bestandteil wäre. Eine OU Straß ist derzeit noch nicht einmal Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans bzw. des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen, was jedoch zwingende Voraussetzung für ihre Planung wäre. Mangels vorliegender Anhaltspunkte und Planungsgrundlagen (Raumempfindlichkeitsanalyse, Umweltverträglichkeitsstudie, Variantenuntersuchung), wo eine Ortsumgehung Straß überhaupt verlaufen würde (nördlich oder südlich der Bahn, weiträumig oder kleinräumig) kann die vorliegende Planung hierauf auch überhaupt nicht abgestimmt werden.

Darüber hinaus besteht bereits ein Brückenbauwerk, das die Einwender nach ihrer Lesart ebenfalls als Zwangspunkt ansehen müssten. Dieses wird hier lediglich an leicht

abgerücktem Standort erneuert. Es kann also auch in dieser Hinsicht nicht von der Schaffung eines neuen Zwangspunktes gesprochen werden.

Selbst wenn eine Abschnittsbildung vorliegen würde, würde dennoch die hier planfestgestellte Brücke keinen Zwangspunkt schaffen. Es ist nach wie vor eine nördliche sowie eine südliche Umfahrung grundsätzlich möglich, das Brückenbauwerk hätte lediglich die Qualität eines berücksichtigungsfähigen und berücksichtigungsbedürftigen öffentlichen Belangs (vgl. Numberger in: Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 30a). Die in der Variantenabwägung einzustellenden ökonomischen Erwägungen zur Nutzung vorhandener Querungsstellen setzen sich aus mehreren Faktoren zusammen, von denen das dann bestehende neue Brückenbauwerk bzw. die Frage eines zweiten Brückenbauwerks nur ein Faktor ist, dessen Gewichtung und Erheblichkeit als Einzelbelang und im Zusammenspiel mit allen anderen Belangen (insbesondere Natur-, Arten- und Lärmschutz) noch völlig offen ist.

In rechtlicher Hinsicht besteht damit auch nicht die Befugnis der Planfeststellungsbehörde, die durch das hier planfestgestellte Projekt verfolgte Linienführung der B 304 an den Auswirkungen einer möglicherweise später kommenden Ortsumgehung Straß zu messen. Die Planungen des hier beantragten Projekts können und dürfen von der Planfeststellungsbehörde nicht an einer bisher planungsrechtlich nicht existenten Ortsumgehung Straß ausgerichtet werden.

Die von der Gemeinde Ainring und den Einwendern vorgetragene Sorge, durch den Brückenneubau würde die OU Straß wirtschaftlich verhindert oder auf unabsehbare Zeit hinausgezögert, ist dagegen schon kein Zwangspunkt im planungsrechtlichen Sinne. Zwangspunkte können nur örtlich manifestierte, physikalische Punkte sein, die aufgrund ihrer Lage im Raum die Möglichkeiten künftiger Planungsvarianten räumlich anschließender Bauvorhaben einschränken. Bei der Befürchtung, beim Bau der Brücke würden sich die an der Planung beteiligten Behörden oder der Gesetzgeber aus ökonomischen Gründen gegen eine OU Straß entscheiden oder diese erst in ferner Zukunft ins Auge fassen, sozusagen um eine Amortisation abzuwarten, handelt es sich daher nicht um eine Frage eines Zwangspunktes, sondern um eine mögliche politische Entscheidung der in die Planung involvierten Akteure. Ein Zwangspunkt wirkt ausschließlich in räumlicher Dimension. Die Frage nach dem Bau einer OU Straß, wenn nun doch jetzt die Brücke erneuert wurde, wirkt ausschließlich in zeitlicher und politischer Dimension.

Die eben beschriebene Befürchtung der Gemeinde Ainring und der Einwender sieht die Planfeststellungsbehörde eher im Rahmen der kommunalen Entwicklungsmöglichkeiten

verortet und geht hierauf unter Ziffer C.3.3.8 dieses Beschlusses (kommunale Belange) näher ein.

3.3.3.11 Einwand der fehlenden Kostendarstellung (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 hielten die Variantendiskussion für unzureichend, weil der Vorhabensträger in den Planunterlagen keinerlei Kostenschätzungen, -berechnungen oder -angaben vorgenommen habe. Die Einwender haben im Erörterungstermin beantragt, die Mehrkosten für Varianten mit einem flacheren Winkel der Bahnüberführung als 45° nachzufordern, ggf. in einem Raster. Im Zuge der Roteintragung hat der Vorhabensträger im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) auf Seite 70 die Kosten der Feststellungsvariante mit 7,247 Mio. Euro angegeben, wobei hiervon 0,5 Mio. Euro auf den Grunderwerb entfallen. Kosten für andere Varianten wurden nicht angegeben.

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die Angabe weiterer Kostenschätzungen oder -berechnungen nicht nötig, der Einwand und der Antrag werden zurückgewiesen.

Die vom Vorhabensträger in den Planunterlagen dargestellten und die von den Einwendern geforderten Varianten wurde hinsichtlich aller in Betracht kommenden Aspekte abgewogen. Hierbei konnte auf konkrete Kostenermittlungen verzichtet werden.

Die Nullvarianten kommen allein schon wegen der Verfehlung der Planungsziele nicht in Betracht. Die Ablehnung der Variante 1 erfolgt deshalb, weil sie nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand bei der Baudurchführung zu erstellen wäre, da innerhalb des Brückenbauwerks Verwindungen umgesetzt werden müssten. Die Erkenntnis, dass dies nur mit immensem finanziellem Aufwand möglich ist, der sich deutlich von den Kosten einer nach den Empfehlungen der RAL und dem Stand der Technik auszubildenden Brücke abhebt und außer Verhältnis steht, drängt sich auch ohne genaue Kostenschätzung auf. Darüber hinaus war diese Variante auch ohne den Blick auf die Kosten abzulehnen, da sie aufgrund der Ungeeignetheit, ein mangelfreies Brückenbauwerk in dieser Bauweise herzustellen, nicht zur Umsetzung gelangen konnte.

Die Variante 2 ist vordringlich aufgrund ihres Eingreifens in fremden Grund auszuscheiden, unabhängig von damit verbundenen Kosten. Dies wäre nur anders, wenn sich in der Variante 2 ein erhebliches Kosteneinsparpotential ergäbe, worauf jedoch auch ohne explizite Kostenberechnung nichts hindeutet.

Die ausgeschiedenen Untervarianten der Variante 3 wurden in die Untervarianten 3 a bis g aufgeteilt. Hier wurden diejenigen Varianten ausgeschieden, die am intensivsten

fremde Grundstücke in Anspruch genommen hätten sowie diejenigen Varianten, die zusammen mit einem ungünstigen Kreuzungswinkel noch weitere Nachteile aufwiesen. Auch hier war der Kostenaspekt nicht relevant.

Die auf der zweiten Stufe verbliebenen Varianten wurden nochmals nach Verkehrssicherheit und Auswirkungen auf die anliegenden Grundstücke beurteilt. Auch hier musste nicht auf die Frage der Kosten zurückgegriffen werden.

Insgesamt musste die Kostenfrage nicht derart konkret gestellt werden. Die Maßnahme ist sehr kleinräumig, die noch zu vergleichenden Varianten sind einander sehr ähnlich.

Große Unterschiede in den Kosten wären bei denjenigen Varianten, die zum Schluss in der 2. Stufe verblieben sind, nicht in einer Höhe zu erwarten gewesen, die einen Ausschlag bei der Variantenabwägung bei Betrachtung aller aufgeworfenen öffentlichen und privaten Belange geben hätten können. Eine genaue Kostenermittlung oder nur eine Kostenschätzung hätte daher keinerlei Erkenntnisgewinn verschafft, der Einfluss auf die Variantenauswahl hätte haben können.

3.3.3.12 Einwendung wegen der Unvollständigkeit der Variantenabwägung aufgrund fehlender Kosten-Nutzen-Berechnung (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender kritisierten mehrfach das Fehlen einer Kosten-Nutzen-Analyse bzw. einer Untersuchung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses im Rahmen einzelner untersuchter und nicht untersuchter Varianten.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Ein Nutzen-Kosten-Verhältnis wird in der Regel nur im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans für Bedarfsplanmaßnahmen durch das Bundesverkehrsministerium ermittelt. Hierzu gibt es Gepflogenheiten und Vorschriften, die eine Aufnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen nur bei Erfüllen eines bestimmten Verhältnisses der Kosten zum Nutzen vorsehen. Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Maßnahme außerhalb des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen. Der Vorhabenträger ist hier grundsätzlich dem Haushaltsgrundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit verpflichtet, ohne für jede Variante eine Kosten-Nutzen-Analyse vorlegen und miteinander vergleichen zu müssen. Eine Kosten-Nutzen-Analyse wäre gerade auch bei der hier planfestgestellten Maßnahme kein sinnvolles Instrument, um die Maßnahme zu bewerten: das Brückenbauwerk muss erneuert werden, da sonst die Befahrbarkeit der B 304 an dieser Stelle generell in Frage steht. Damit geht zwingend die Gradientenanhebung aufgrund der größeren lichten Höhe der Brücke einher, die aus Sicherheitsgründen eingehalten

werden muss. Dieser Aspekt ist allen Varianten gleich und würde in einer Kosten-Nutzen-Analyse eine sehr hohe Konstante darstellen, die eine Unterscheidbarkeit der einzelnen (kleinräumigen) Varianten nicht sinnvoll darstellen könnte. Soweit die Einwender - nach ihren Zielen konsequent - eine Planung mit Ortsumgehung Straß für erforderlich halten, könnte eine Kosten-Nutzen-Analyse durchaus aussagekräftig sein; die Variante der OU Straß kommt jedoch aus den oben dargestellten Gründen nicht in nähere Betrachtung. Viel aussagekräftiger und sachgerechter ist daher die Abwägung der Varianten anhand der „üblichen“ Kriterien, u. a. Flächenverbrauch, Eigentumsinanspruchnahme, Bodenschutz, Naturschutz, Artenschutz usw.

3.3.3.13 Alternativvorschlag einer Variante mit Eisenbahnüberführung westlich des Bestandsbauwerks (Einwender Nrn. 2001 und 2002)

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** beantragten die Untersuchung einer denkbaren Variante mit westlich des Bestandsbaus gelegener Brücke. Eine solche Variante muss jedoch ausscheiden.

In der schriftlichen Stellungnahme des Vorhabensträgers gegenüber der Planfeststellungsbehörde vom 10.07.2020 hat dieser angegeben, dass damit wegen der Lage des Anwesens Moosleiten 11 eine Querung der Bahnlinie nur zwischen Hörafing und Moosleiten 11 stattfinden könnte und damit die gesamte Maßnahme im Wasserschutzgebiet liegen würde. Im Erörterungstermin wurde erkannt, dass durch die RiStWag-konforme Bauweise keine Beeinträchtigungen des Wasserschutzgebiets zu erwarten sind, sodass dieser Aspekt zwar als einzelner Belang in die Variantenabwägung mit einfließen kann, jedoch allein nicht geeignet ist, eine Variante von vornherein auszuschließen. In einem weiteren klärenden Gespräch zwischen der Planfeststellungsbehörde und dem Vorhabensträger nach dem Erörterungstermin wurde die von den Einwendern vorgeschlagene Variante näher beleuchtet. Unabhängig vom Wasserschutzgebiet und des hohen Flächeneingriffs ergab sich folgendes:

Westlich der Bestandsbrücke liegt das Wohnanwesen Moosleiten 11. Daran schließen sich im weiteren westlichen Verlauf mit gewissem Abstand mehrere Wohnanwesen im Dorf Hörafing an. Für die Querung der Bahnlinie verbliebe also nur ein sehr schmaler Korridor zwischen Moosleiten 11 und den Anwesen in Hörafing. Eine annähernd RAL-konforme und konstruktiv bzw. bautechnisch sinnvolle Querung der Eisenbahn würde nach einer weiteren Stellungnahme des Vorhabensträgers gegenüber der Planfeststellungsbehörde vom 21.12.2021 die Trasse deutlich näher an die Anwesen der Ortschaft Hörafing heranrücken. Dies würde neben einer zusätzlichen Lärmbelastung der

Anwohner auch zu einer deutlich umfangreicheren und ungünstigeren Flächenzerschneidung führen. Die Grundstücke mit der Fl. Nrn. 2746 und 2740 der Gemarkung Weildorf würden mit verbleibenden unwirtschaftlichen Restflächen in erheblichem Ausmaß durchschnitten, das Grundstück mit der Fl. Nr.2736 würde sogar annähernd mittig durchschnitten. Die Anwesen Moosleiten 15 und 16 würden ihre Erschließung verlieren, die unter Inanspruchnahme weiterer privater Flächen wieder hergestellt werden müsste. Von Westen her kommend müsste die Einmündung der GVS Hörafing (Staufenstraße) umgebaut werden und weiter südlich und bereits weiter westlich ausbauchen, um dann in einem baulich-konstruktiv sinnvollen Winkel und mit RAL-konformer Trassierung die Gleise zu überqueren. Auch südwestlich der Bahnquerung müssten Grundstücke erstmals durchschnitten (nicht nur angeschnitten) werden, da sich die Trasse dort weiter vom Bestand entfernen würde. Die Inanspruchnahme fremder Flächen wäre daher noch größer als bei der Variante 2.

Diese Variante ist daher allein wegen des nicht zu rechtfertigenden Eingriffs in fremdes Grundeigentum nicht weiter zu verfolgen.

3.3.3.14 Alternativvorschlag einer Kombination aus den Varianten 2b und 3g (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 ließen sich bei dieser im Anhörungsverfahren vorgebrachten Variante davon leiten, die Flächeneingriffe im Westen und im Osten gleich zu gestalten und nicht die Hauptbeeinträchtigung in den Osten zu den Einwendungsführern zu verlegen. Dies ließe sich erreichen durch eine Kombination der Varianten 2b und 3g. Die Variante 3g könne nach Nordwesten zur Bestandstrasse hin verschoben werden, an die Stelle, in der die Variante 2b die Bahn quere. Die Variante 2b zeichne sich dadurch aus, dass sie im östlichen Bereich kaum nach Norden hin ausbaucht, die Variante 3g schmiege sich dagegen im westlichen Bereich nahe an den Bestand an.

Der Vorhabensträger lehnte in seiner Stellungnahme diesen Variantenvorschlag u. a. wegen der damit verbundenen Lärmbeeinträchtigung des Anwesens Moosleiten 11 ab. Dem ist nicht zu folgen, da diese Vorschlagsvariante – gemessen am Bestand – von dem Anwesen Moosleiten 11 abrückt und damit nicht allein deshalb auszuschneiden ist. Jedoch macht der Vorhabensträger auch geltend, dass mit einer solchen von Einwenderseite vorgeschlagenen Variante die Vorgaben der RAL nicht eingehalten werden können. Zum einen wird der konstruktiv anzustrebende Mindestkreuzungswinkel nicht erreicht, zum anderen werden die Mindestradien nicht eingehalten. Diesen beiden

Aspekten vermag die Planfeststellungsbehörde zu folgen. In den eingereichten Planunterlagen finden sich mehrere Varianten, die hinsichtlich der RAL-Vorgaben besser abschneiden und entweder den Kreuzungswinkel oder die Mindestvorgaben hinsichtlich der Kurvenradien einhalten. Diese Vorschlagsvariante brauchte daher nicht näher untersucht werden und konnte ohne weitere Prüfung ausgeschieden werden.

3.3.3.15 Anregung des Bayerischen Bauernverbands (**Einwender Nr. 0009**) zur

Favorisierung eines geringeren Kreuzungswinkels zugunsten der Flächeneinsparung

Der Bayerische Bauernverband verwies darauf, dass bei einem geringeren Kreuzungswinkel die Linienführung weniger ausladend verlaufe und dadurch der Flächenverbrauch weiter eingeschränkt werden könne. Die Planfeststellungsbehörde erkennt die Wichtigkeit des Eigentumsbelangs gerade im Hinblick auf die betriebene Landwirtschaft und den Verfassungsrang des Eigentumsschutzes. Durch eine „schrägere“ Querung der Bahnlinie würde sich die Planung jedoch aus dem Bereich entfernen, der konstruktiv noch sinnvoll baubar ist. Die negativen Folgen, die sich daraus ergäben, sind obenstehend ausführlich erläutert. Demgegenüber wäre dadurch ein Vorteil an ersparter Fläche nur für Einzelne der betroffenen Landwirte gewonnen und dieser Gewinn wäre darüber hinaus nur gering. Für das Grundstück Fl. Nr. 2748 der Gemarkung Weildorf ergäbe sich hierdurch sogar noch ein Nachteil, weil durch den intensiveren Anschnitt des kleinen Grundstücks dessen Nutzbarkeit generell infrage stünde.

3.3.3.16 Variante des Geh- und Radwegs

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** beanstandeten das Fehlen einer Variantendiskussion bezüglich des Geh- und Radwegs. Für jede in den Blick genommene Variante sei die Frage zu stellen, ob der zusätzliche Anbau eines Geh- und Radwegs gerechtfertigt bzw. notwendig sei. Zudem müsse ein Nullvariantenvergleich gemacht werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Vorhabensträger hat zwar tatsächlich keine vertieften Ausführungen hierzu im Erläuterungsbericht oder an anderer Stelle der eingereichten Planunterlagen gemacht. Im Erörterungstermin wurden die Gründe für die Entscheidung zur Anlage eines unselbständigen Geh- und Radwegs auf der ganzen Länge der Ausbaustrecke erläutert sowie dargestellt, warum der Geh- und Radweg auf der Südseite der B 304 geplant wird.

Die Powerpoint-Präsentation des Vorhabensträgers aus dem Erörterungstermin mit den Erläuterungen zu Bedarf und Ziel des hier mitgeplanten Geh- und Radwegs ist Bestandteil des Protokolls des Erörterungstermins.

Dieser Beschluss prüft die Planrechtfertigung für den Anbau eines unselbständigen Geh- und Radweg sowohl innerhalb der Frage nach Planungsziel, Handlungsbedarf und Geeignetheit des Vorhabens (Ziffern C.3.2.1 bis C.3.2.3 dieses Beschlusses) als auch innerhalb der Variantendiskussion (hier) als auch innerhalb der Prüfung des Ausbaustandards (C.3.3.3.17.2. dieses Beschlusses).

Grundsätzlich wäre innerhalb der Variantendiskussion für jede einzelne in Betracht kommende Variante zu prüfen, ob ein zusätzlicher Geh- und Radweg zu bauen ist oder ob eine Führung (zum Teil oder ganz) auf bereits bestehendem, untergeordnetem Straßennetz oder auf der Fahrbahn erfolgen kann/muss. Sofern sich bei den einzelnen Varianten hier Unterschiede ergeben, muss dies innerhalb der Variantenabwägung eine Rolle spielen und es muss eine Abwägung mit den berührten öffentlichen und privaten Belangen stattfinden. Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben ist die Besonderheit zu beobachten, dass alle näher geprüften Varianten so geringe Unterschiede aufweisen, dass sich die Frage, ob ein Radweg zusätzlich anzubauen ist oder ob die Führung des Radverkehrs auf bereits bestehenden Wegen geführt werden kann, einheitlich für alle Varianten beantworten lässt. Eine detaillierte Darstellung der alternativen Radwegeführung für jede einzelne Variante erübrigt sich daher.

Die Tatsache, dass der Vorhabensträger hierzu keine weiteren Angaben z. B. im Erläuterungsbericht gemacht hat und generell auch zur Planrechtfertigung eines Geh- und Radwegs nur im Erörterungstermin berichtet hat, zieht weder die Planrechtfertigung noch die Variantenauswahl in Zweifel. Die Planfeststellungsbehörde kontrolliert nur, ob die vom Vorhabensträger zur Genehmigung vorgelegte Entscheidung rechtmäßig ist. Diese Rechtmäßigkeit kann aber nicht allein auf der Basis der abwägenden Erwägungen des Vorhabensträgers erfolgen und sich darin erschöpfen zu prüfen, ob diese Erwägungen des Vorhabensträgers nachvollziehbar sind. Vielmehr muss die Planfeststellungsbehörde bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials – unabhängig vom Vortrag des Vorhabensträgers – selbst alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen mit der ihnen zukommenden Bedeutung berücksichtigen und eine hierauf bezogene eigene Abwägungsentscheidung treffen (BVerwG, Urteil v. 21.01.2016, Az. 4 A 5/14, Rn. 170).

3.3.3.16.1 Ausscheiden der Nullvariante (Geh- und Radweg)

Mit der Nullvariante wäre das Planungsziel, die Verkehrssicherheit auch für den nicht-motorisierten Verkehr zu verbessern, nicht zu erreichen. Die derzeit stattfindende Radwegführung über das südlich über Altmutter verlaufende umliegende Straßen- und Wegenetz bedeutet für die Radfahrer einen erheblichen Umweg (Gesamtlänge der Radverbindung von Straß nach Teisendorf: 8,1 km, 76 hm) und zusätzlich die Inkaufnahme einer Fahrt auf der Fahrbahn einer Kreisstraße (BGL 10). Es ist davon auszugehen, dass der große Umweg von Radfahrern und erst recht nicht von Fußgängern in Kauf genommen wird. Die derzeit kürzeste Alternative (5,8 km, 51 hm) würde ab Straß bis Teisendorf auf der Fahrbahn der Bundesstraße entlang des plangegenständlichen un stetig trassierten Bereichs führen und ist ebenfalls kein sinnvolles oder verkehrssicheres Angebot an Radfahrer und Fußgänger. Zur Erreichung des Planungsziels Verkehrssicherheit eignet sich die Nullvariante daher nicht.

Andere bauliche Alternativen als ein auf ganzer Länge des Planfeststellungsbereichs entlang der B 304 führender Geh- und Radweg sind nicht ersichtlich.

3.3.3.16.2 Wahl der südseitigen Planungsvariante (Geh- und Radweg)

Bei der Neuanlage eines unselbständigen Geh- und Radwegs ist grundsätzlich auch zu prüfen, auf welcher Seite der Fahrbahn der Geh- und Radweg angebaut werden soll. Dies kann – je nach Trassenführung – unterschiedlichen Einfluss auf verschiedene entgegenstehende öffentliche und private Belange haben

Für das hier planfestgestellte Vorhaben ergibt sich Folgendes:

Dadurch, dass die gegensinnigen Kurvenradien beide nun auf 300 m korrigiert werden, ist der Flächenverbrauch eines nördlichen und eines südlichen Geh- und Radwegs an sich theoretisch fast gleich: jeder der beiden ist in der einen Kurve flächenschonend, da innenliegend, in der anderen Kurve flächenintensiv, da außenliegend.

Allerdings hat die südseitige Führung den Vorteil, dass die baulich notwendige Zuwegung zu den Anwesen Moosleiten 15 und 16 damit verbunden werden kann. Zwischen etwa Bau-km 0+450 und 0+700 kommt der Radweg auf der Kurveninnenseite zwischen der Fahrbahn und einer notwendigen Zuwegung zu den anliegenden Grundstücken zum Liegen, sodass sich hier eine Flächensparnis ergibt. Der Flächenvorteil der Kurveninnenseite wäre bei einer nordseitigen Geh- und Radwegführung nicht gegeben, da die in diesem Fall mitbenutzbare Gemeindeverbindungsstraße (Erschließung des Anwesens Moosleiten 11) auch in der

Innenkurve liegt. Daher sind die Flächeneinspareffekte bei einer südseitigen Geh- und Radwegführung größer.

Der Anschluss der Radwegeverbindung nach Teisendorf am (westlichen) Beginn des Planfeststellungsbereichs erfolgt derzeit südlich abbiegend Richtung Altmutter. Durch die südseitige Lage des Geh- und Radwegs kann eine Querung der B 304 im Interesse der Verkehrssicherheit damit vermieden werden. Mit einer nordseitigen Führung des Geh- und Radwegs müsste eine Querung der Radfahrer und Fußgänger am Beginn bzw. Ende einer Kurve über die Bundesstraße stattfinden, was aus Sicherheitsgründen zu vermeiden ist.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** wendeten dagegen im Erörterungstermin ein, dass sich durch die Wahl der Südseite für die Radwegeplanung wieder ein Zwangspunkt für die Anschlussplanung Hörafig – Ufering ergäbe, der mit zu bedenken und abzuwägen sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Radweg Ufering – Hörafig ist keine Anschlussplanung im planungsrechtlichen Sinne. Hierzu wird auf die rechtlichen Ausführungen zu Abschnittsplanung und Zwangspunktebildung unter C.3.3.3.10 dieses Beschlusses verwiesen; die für die Straßenplanung geltenden Grundsätze sind auch der Radwegeplanung zugrunde zu legen.

Für den Radweg Ufering – Hörafig besteht zwar eine Planung, jedoch ist der hier planfestgestellte Radweg kein Abschnitt des Radwegs Ufering – Hörafig. Beide Planungen stehen selbständig nebeneinander und bewirken lediglich einen Lückenschluss entlang der gesamten B 304 zwischen Teisendorf und Freilassing. Wie bereits erläutert wurde, sind beide voneinander unabhängig verkehrswirksam und sinnvoll.

Ein Zwangspunkt für den noch zu planenden Geh- und Radweg im Anschluss an den hier planfestgestellten Geh- und Radweg ab Hörafig bis Ufering, insbesondere ein Zwang, dort ebenfalls auf der Südseite zu bauen, ergibt sich dadurch nicht. Auch in der Sache muss für den späteren Radweg nicht auch zwingend eine südseitige Führung gewählt werden, da z. B. bei Ufering ein Radwegeanschluss im Norden besteht. Eine einmalige Querung der Bundesstraße wäre auf Höhe von Hörafig im Kreuzungsbereich mit der Stufenstraße gut möglich, da die Streckenführung der B 304 an dieser Stelle recht gerade ist und daher beide Fahrstreifen gut einsehbar sind.

Die südseitige Radwegführung hat daher mehr Vorteile als eine nordseitige Führung und schafft insbesondere keine Zwangspunkte. Daher wurde die südseitige Führung der

Planung zugrunde gelegt. Die Planfeststellungsbehörde übernimmt die vorgelegte Planung diesbezüglich.

3.3.3.17 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt) / Knotenpunkte / Bauwerke

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde orientiert sich hinsichtlich des Ausbaustandards der Straße an den RAL. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind kein absoluter Entscheidungsmaßstab. Sie sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den RAL geregelten technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlage von Außerortsstraßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich daran orientiert, wird insoweit nur unter ganz besonderen Umständen gegen das fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil v. 19.03.2003, Az. 9 A 33.02). Solche Umstände sind weder ersichtlich noch von den Verfahrensbeteiligten geltend gemacht worden. Im Ergebnis entspricht die festgestellte Planung in Bezug auf den Ausbaustandard dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

3.3.3.17.1 Ausbaustandard Straßenneubau

Die Gesamtlänge der Maßnahme beträgt 1,354 km. Sie beginnt im Straßenabschnitt 1280, Station 2,641 bei Hörafing mit dem Neubau des straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Der Ausbau der B 304 beginnt im gleichen Abschnitt, 159 m weiter bei Station 2,800, ca. 350 m westlich des bestehenden Bahnbauwerks und endet bei Station 3,995 am Ortseingang von Straß. Die neue Trasse der B 304 verläuft auf den ersten ca. 85 m auf der bestehenden Trasse und verschwenkt dann nach Süden. Sie quert die Bahngleise ca. 25 m südöstlich der bestehenden alten und beschädigten Eisenbahnüberführung auf einem neuen Brückenbauwerk. Die B 304 wird auf der Brücke über die Eisenbahngleise geführt. Nach der Querung der Bahnlinie geht die B 304 in eine Rechtskurve über, um im weiteren Verlauf an die bestehende Bundesstraße im Bereich vom Ortseingang von Straß wieder anzubinden. Im Zuge der Maßnahme wird auf der Südseite der B 304 eine durchgängige Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger geschaffen.

Der Ausbaustandard der Fahrbahn sowie des begleitenden Geh- und Radwegs orientiert sich, wie bereits oben hinsichtlich der Trassenführung ausgeführt, an den RAL. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die B 304 wird im Umbaubereich entsprechend ihrer Bedeutung als überregionale Straßenverbindung als anbau- und erschließungsfreie Bundesstraße errichtet. Als Regelquerschnitt (RQ) wird ein einbahniger, zweistreifiger Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 8,0 m vorgesehen.

Grundlage der Trassierung wäre eigentlich die Straßenkategorie LS II für eine Straße mit überregionaler Verbindungsfunktion und der daraus im Regelfall resultierenden Entwurfsklasse EKL 2. Gemäß Tabelle 8 der RAL wird hier jedoch aufgrund der niedrigen Verkehrsnachfrage unter dem Gesichtspunkt der niedrigeren Baulastträgerkosten, der Schonung fremden Eigentums und einer flächensparenden Bauweise eine EKL 3 herangezogen. Für den Streckenzug der B 304 wird ein Regelquerschnitt RQ 11 mit einer Fahrbahnbreite von 8,0 m gewählt, die beiden Fahrstreifen weisen hierbei eine Breite von je 3,5 m plus je 0,5 m Randstreifen auf. Die Wahl der niedrigeren EKL ist aufgrund der damit einhergehenden Flächen- und Kostenersparnis wegen geringerer Breite zu begrüßen. Da die RAL dieses Vorgehen explizit vorsehen, ist damit auch keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit hinsichtlich der Linienführung verbunden. Auch im Hinblick auf die künftig zu erwartenden Verkehrszahlen ist diese Entscheidung sachgerecht: selbst bei der Annahme besonders hoher Verkehrswerte für das Jahr 2030, die der Vorhabensträger bei der Verkehrslärberechnung zugrunde legt, ist der Schwellenwert zur zwingenden Anwendung der EKL 2 noch unterschritten. Aus dem Landesverkehrsmodell errechnen sich deutlich niedrigere Werte, sodass davon auszugehen ist, dass die Schwelle der 8.000 Kfz/24 h, ab der eine EKL 2 der Planung zugrunde gelegt werden müsste, für eine sehr lange Zeit nicht erreicht wird. Auch mit Blick auf den sechsstreifigen Ausbau der A8 und der damit langfristig zu erwartenden Herabstufung der B 304 ist diese Entscheidung sachgerecht.

Im Zuge des Neubaus der B 304 müssen die angrenzenden Straßen und Wege in Lage und Höhe verlegt und der neuen Situation angepasst werden. Dies gilt auch für Geh- und Radwege. Um die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen und die Grundstückszufahrten entlang der verlegten B 304 sicherzustellen, werden neue Wegeverbindungen hergestellt bzw. die bestehenden an die neue Straßensituation

plangleich angepasst. Diese Änderungen sind in Planunterlage Nr. 5 zeichnerisch dargestellt und textlich beschrieben in Planunterlage Nr. 11 (Regelungsverzeichnis), Block 1.

Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass im Planfeststellungsabschnitt keine Unstetigkeiten auftreten und die angestrebte Streckenqualität erreicht wird. Der Übergangsbereich an die Ortsdurchfahrt von Straß wird bestandsnah ausgeführt. Alle mit der Bundesstraße oder dem untergeordneten Straßennetz verbundenen Straßenarbeiten werden in Asphaltbauweise durchgeführt. Für den Neubaubereich der B 304 wird ein lämmindernder Fahrbahnbelag mit einem Korrekturwert von -2 dB(A) verwendet.

Im Übrigen wird der Neubau aufgrund seiner Lage im Wasserschutzgebiet in diesem Bereich nach den Vorgaben der RiStWag ausgeführt.

Bezüglich der Einzelheiten der Linienführung der B 304 und der neu herzustellenden GVS und dem öffentlichen Feld- und Waldweg (öFW) zur Erschließung anliegender Grundstücke wird auf den Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1, Ziff. 4.3, S. 23 ff., bezüglich der Einzelheiten der Querschnittsgestaltung auf Ziff. 4.4, S. 25 ff. verwiesen. Die zeichnerische Darstellung des Neubaus der B 304, der GVS und des öffentlichen Feld- und Waldwegs ergeben sich aus Planunterlage Nr. 5. Auf die detailliertere Darstellung der Knotenpunkte der B 304 mit der GVS als Erschließungsstraße des Anwesens Moosleiten 11, der beiden öffentlichen Feld- und Waldwege auf der Nord- und Südseite bei Bau-km 0+705, der privaten Zufahrt nahe am Ende des Planfeststellungsbereichs bei Bau-km 1+135 und des öffentlichen Wegs bei Bau-km 1+160 im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) Ziff. 4.5, S. 28 und in Planunterlage Nr. 5 wird verwiesen.

Die Böschung wird nach den RAL mit einer Regelböschungsneigung von 1:1,5 ausgeführt und gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan begrünt. Für Details wird auf die Planunterlagen Nrn. 14 und 9.3 verwiesen.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** beantragten, generell bei allen Wegen eine befestigte Kronenbreite von 4 m einzuhalten und in Abstimmung mit den Bewirtschaftern Ausweichstellen anzulegen, damit auch Begegnungsverkehr reibungslos abgewickelt werden kann. Eine entsprechende Dimensionierung der Ausbaubreiten und Tragfähigkeit der neuen Wirtschaftswege wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls beantragt.

Die Anträge werden zurückgewiesen.

Die Planung sieht keine Eingriffe in das bestehende landwirtschaftliche Wegenetz vor. Der landwirtschaftliche Weg (öffentlicher Feld- und Waldweg, Regelungsverzeichnis 1.07) parallel zur neuen B 304 wird – insoweit wird der Antrag der Einwender

zurückgewiesen – in einer befestigten Breite von 3,0 m und beidseitigen Banketten mit je 0,75 m Breite gebaut, wie es die „Grundsätze für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen“ vorsehen. Es ist kein besonderer Grund vorgetragen und auch sonst nicht ersichtlich, was eine breitere Anlage der Wege erfordern würde, zumal damit auch wiederum ein erhöhter Eingriff in fremden Grund verbunden wäre, dem die Rechtfertigung fehlen würde. Auch die Anlage von Ausweichbuchten ist nicht erforderlich, da die neu angelegten Wege nicht so lang und vielbefahren sind, dass hierfür eine Notwendigkeit bestünde. Auch hier spricht der erhöhte Eingriff in fremden Grund dagegen. Die Wege werden nach den anerkannten Regeln der Technik und gerade im Hinblick auf die Nutzung durch schwere landwirtschaftliche Maschinen hergestellt, womit eine Auflage, eine entsprechende Tragfähigkeit herzustellen, unnötig ist.

Der Ausbaustandard des landwirtschaftlichen Wegs entspricht damit dem erforderlichen Standard.

3.3.3.17.2 Ausbaustandard des unselbständigen Geh- und Radwegs

Die Geh- und Radwegführung erfolgt im Umbaubereich zukünftig außerhalb der Bundesstraße.

Im derzeitigen Bestand befindet sich kein separater Geh- und Radweg. Aus diesem Grund wird zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße (GVS) bei Bau-km 0-159 und dem westlichen Ortseingang von Straß (= Bauende) ein fast durchgehender, unselbständiger Geh- und Radweg auf der Südseite der Bundesstraße hergestellt. Nur im Bereich von Bau-km 0+085 bis 0+200 wird dieser unterbrochen. Hier benutzt der Radfahrer die am Böschungsfuß der neuen B 304 neu hergestellte GVS. Bei Bau-km 0+200 wird der Verkehrsteilnehmer über eine Rampe wieder auf den unselbständigen Geh- und Radweg geführt. Es wird somit eine durchgehende Geh- und Radwegeverbindung im Neubaubereich hergestellt. Am Bauende, am Ortseingang von Straß, endet der Geh- und Radweg mit dem Anschluss an die Bundesstraße bzw. dem innerörtlichen Gehweg.

Der unselbständige Geh- und Radweg wird dort, wo er nicht in einen Wirtschaftsweg überführt wird, grundsätzlich mit einem nach RAL regelkonformen Seitentrennstreifen von 2,5 m neben der Fahrbahn geführt. Der Geh- und Radweg weist eine Regelbreite von 2,5 m auf mit beidseitigem Bankett von je 0,5 m.

Auch der Ausbaustandard und die Führung des Geh- und Radwegs entsprechen damit dem erforderlichen Standard.

3.3.3.17.3 Ausbaustandard Brückenbauwerk und Damm

Die Überführung der B 304 über die Bahngleise erfolgt mit einer 1-Feld-Brücke, die die elektrifizierte DB-Hauptstrecke Rosenheim – Freilassing überspannt. Die am Böschungsfuß der Bahngleise angeordneten Unterbauten werden als tief gegründete, kastenförmige Widerlager ausgebildet, deren Flügel aufgrund der Schiefwinkligkeit des Bauwerks durch flach gegründete, hochgesetzte Winkelstützwände verlängert werden. Der Überbau besteht aus mehreren Spannbetonfertigteilen mit Ortbetoneergänzung, der monolithisch mit den Unterbauten verbunden wird, sodass sich ein integrales Bauwerk ergibt. Eine nähere Darstellung des Brückenbauwerks ergibt sich aus Planunterlage Nr. 1 (Erläuterungsbericht), Seite 30.

Die erforderlichen Abstände der Gleisachsen zu den gewählten Widerlagervorderkanten entsprechen den Ril (Richtlinie) 800.0130 „Streckenquerschnitte auf Erdkörpern“ vom 27.05.2015 und sind damit regelkonform geplant.

Der Bayerische Bauerverband (**Einwender Nr. 0009**) forderte eine Überprüfung, inwiefern die durch die Brückenerhöhung notwendige Anhebung des Damms erforderlich sei. Bei einer Reduzierung des Fahrbahndammes sei es zudem denkbar, dass auf Einschleifer sowie den parallel zur Straße verlaufenden Wirtschaftsweg verzichtet werden könne, so dass der Flächenverbrauch erheblich minimiert werden könne.

Nach Prüfung dieser Stellungnahme durch den Vorhabensträger kann der Forderung aus rechtlichen und technischen Gründen nicht gefolgt werden.

Im Zusammenhang mit dem Brückenneubau fordert die DB Netz AG nach den Ril. 800.0130 i. V. m. § 9 EBO zwingend eine höhere lichte Weite des Brückenbauwerks, als dies bei der Bestandsbrücke gewährleistet ist. Die derzeitige lichte Höhe des Brückenbauwerks beträgt nur 5,37 m, daraus ergeben sich bereits heute Einschränkungen des Zugverkehrs an dieser Stelle. Aus Sicherheitsgründen ist bei der neuen Brücke nach Ril 800.0130 und besonderer Prüfung durch die DB Netz AG mindestens eine lichte Höhe von 6,05 m einzuhalten, um die notwendige Höhenlage des Oberleitungstragseils bzw. des Fahrdrachts zu erreichen. Die Gradienten der Straße ist also im Brückenbereich zwingend so wie geplant anzuheben.

3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

Bei der Planung wurde darauf geachtet, dass durch das Bauvorhaben keine vermeidbaren Immissionsbelastungen entstehen (§ 50 BImSchG).

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

Nach dem in § 50 BImSchG festgelegten Trennungsgrundsatz ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV (**erste Stufe**). § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. In der Rechtsprechung ist der Trennungsgrundsatz als Abwägungsdirektive oder Optimierungsgebot anerkannt. Die Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG führt jedoch nicht dazu, dass eine unter Immissionsschutzgesichtspunkten nachteilige Straßentrasse in keinem Fall verwirklicht werden darf. Die Optimierungsgebote des § 50 Satz 1 BImSchG sind im Rahmen der Abwägung nicht konkurrenzlos, sie können also - zugunsten anderer gewichtiger Belange - in der Abwägung überwunden werden (vgl. BVerwG vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage I 8/2006, 1/13).

Hinsichtlich der nach der ersten Stufe verbleibenden Lärmkonflikte greifen auf der **zweiten Stufe** die Vorgaben der §§ 41, 48 Abs. 1 Satz 1 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV. Demnach sind schädliche Umwelteinwirkungen durch Maßnahmen am Verkehrsweg zu vermeiden, soweit das nach dem Stand der Technik möglich ist. Diese Vermeidung ist auf den aktiven Lärmschutz gerichtet.

Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln.

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 und einem speziellen immissionsschutzrechtlichen Erstattungsanspruch für Maßnahmen des Schallschutzes an den verlärmten Gebäuden. Ist auch hiermit kein angemessener Lärmschutz zu erreichen, besteht ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

3.3.4.1.1 Stufe 1 - § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten etc.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die Wahl der Feststellungsvariante hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG sachgerecht. Die Feststellungsvariante bleibt auf Höhe der Siedlung Moosleiten nahezu auf der Bestandstrasse und rückt erst im weiteren Verlauf von der Bestandstrasse ab. Dies lässt die Immissionssituation in der Siedlung Moosleiten im Süden des Planfeststellungsbereichs so gut wie unberührt. Die Trasse rückt ab dem Bereich kurz vor der Bahnquerung bis etwa zum Bau-km 0+500 vom Einzelanwesen Moosleiten 11 ab und näher an die Anwesen Moosleiten 15 und 16 heran. Dabei wird der neu trassierte Teil der Bundesstraße so nah wie technisch möglich am ursprünglichen Brückenbauwerk geplant. In dieser Variante (ebenso wie in allen bestandsorientierten Varianten) ist ein größerer Abstand von den Anwesen Moosleiten 15 und 16 an dieser Stelle bautechnisch nicht möglich (die Variante des Neubaus direkt auf Bestand wurde bei der Variantenabwägung aus gewichtigen Gründen bereits verworfen, s. Ziffer C.3.3.3.3 dieses Beschlusses). Die übrigen Varianten, die eine Bahnquerung an gänzlich anderer Stelle vorsehen, könnten eine straßenverkehrsbedingte Lärmimmission auf die beiden Anwesen stark mindern, scheiden aber aus den oben unter Ziffer C.3.3.3.4 und C.3.3.3.13 dieses Beschlusses ausführlich dargestellten Gründen nach Abwägung der betroffenen Belange aus. Eine weitere Schonung der Anwesen Moosleiten 15 und 16 wäre durch ein größeres „Ausbauchen“ in nordöstliche Richtung im weiteren Trassenverlauf zwar möglich, würde aber einen wesentlich höheren Flächeneingriff auf landwirtschaftlich genutzten, fremden Grund (Fl. Nr. 2746 der Gemarkung Weildorf und Fl. Nr. 1 der Gemarkung Straß) bedeuten, dem ein sehr geringer Lärminderungsbeitrag bei den beiden genannten Anwesen gegenüberstünde. Durch diese weiträumige Trassierung würden die genannten landwirtschaftlichen Flächen nicht nur randlich angeschnitten, sondern ungünstig zerschnitten werden, was die Betroffenheit der Grundstückseigentümer deutlich erhöhen würde. Die Planfeststellungsbehörde kommt zu

der Einschätzung, dass dieser massive Eingriff in das Grundeigentum und den eingerichteten und ausgeübten landwirtschaftlichen Betrieb, auch wenn keine Existenzgefährdung geltend gemacht wurde, nicht gerechtfertigt wäre und der Schutz der betroffenen Grundeigentümer aus Art. 14 GG hier gegenüber der nur sehr geringen Erhöhung der Lärmimmissionen durch die Annäherung an Moosleiten 15 und 16 am Brückenstandort überwiegt. Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Neutrassierung in diesem Bereich sowieso schon von der Bestandstrasse weg nach Norden abgerückt ist, also von den Anwesen Moosleiten 15 und 16 weg, und damit also auch an dieser Stelle bereits eine die beiden Anwesen vorteilige Trassierung gewählt wurde.

3.3.4.1.2 Stufe 2 - Aktiver Lärmschutz / Rechtsgrundlagen der Verkehrslärberechnung und -bewertung

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Kommt die Prüfung zum Ergebnis, dass ein Neubau oder eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV vorliegt, kann bei unzumutbaren Verkehrslärmimmissionen grundsätzlich nach Maßgabe der §§ 41 f. BImSchG ein Anspruch auf Schutzmaßnahmen bestehen.

3.3.4.1.2.1 Kein Neubau im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG

Bei dem hier planfestgestellten Vorhaben handelt es sich allerdings nicht um einen Neubau im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG. Das würde voraussetzen, dass zwei geographische Punkte erstmalig oder als zusätzliche Verbindung verknüpft werden (Hoppe, Schlarmann, Buchner, Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Auflage 2011, § 17 Rz. 675). Diese Voraussetzung ist hier durch den bestandsorientierten Umbau der Eisenbahnüberführung und Linienanpassung der B 304 nicht gegeben. Das Bundesverwaltungsgericht geht bei der Beurteilung, ob ein Neubau vorliegt, in Anlehnung an die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes vom 02.06.1997 (VLärmSchR 97) von einer trassenbezogenen Sichtweise aus. Maßgeblich für die Beurteilung, ob ein Neu- oder Änderungsbau vorliegt, ist das optische Erscheinungsbild im Gelände. Im entschiedenen Fall hat das BVerwG danach

abgegrenzt, ob die zu betrachtenden Gleise optisch als Einheit auf gemeinsamer Trasse oder als jeweils selbstständige Anlagen mit getrennter Trassenführung in Erscheinung treten und eine bestehende Trasse nicht nur punktuell, sondern auf einer längeren Strecke verlassen wird (BVerwG, Urteil vom 10. 11. 2004, Az. 9 A 67/03). Das Bundesverwaltungsgericht nennt als Abgrenzungsmerkmale in der zitierten Entscheidung auch die Tatsache, ob deutlich trennende Merkmale (z.B. größere Abstandsflächen, trennende Gehölze, Wasserflächen) geführt werden (BVerwG aaO). Trassenverschiebungen auf kurzer Distanz, wie sie etwa für Kurvenstreckungen typisch sind, stellen hingegen in der Regel eine bauliche Änderung dar.

Dies zugrunde gelegt, ist mit dem hier planfestgestellten Vorhaben nicht von einem Neubau auszugehen. Dem optischen Erscheinungsbild im Gelände nach und auch nach Ziel und Absicht des Vorhabensträgers verlässt der neu trassierte Abschnitt die Bestandstrasse nur für einen relativ kurzen Abschnitt, um sicherheitstechnisch notwendige Kurvenradien und bautechnisch notwendige Zwischengeraden zu schaffen. Der geänderte Streckenabschnitt ist etwa 1,3 km lang und schmiegt sich an der bisherigen Linienführung zuerst rechtsseitig, dann linksseitig an. Gegenstand der Planung ist überdies die Einziehung und der Rückbau derjenigen Teile der B 304, die nicht mehr für die Bundesstraßentrassierung bzw. die erschließenden Zufahrten benötigt werden. Nach den VLärmSchR 97, die das Bundesverwaltungsgericht zur Auslegung heranzieht, ist auch hierin ein Indiz für eine Änderung statt eines Neubaus zu sehen (VLärmSchR 97, VI.10.1.(1)).

3.3.4.1.2.2 Keine wesentliche Änderung gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV

Eine Verpflichtung des Vorhabensträgers, Lärmvorsorge zu leisten, kann sich daher nur dann ergeben, wenn es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG handelt. Eine wesentliche Änderung liegt nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

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

Die Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist also auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Mit den VLärmSchR 97 (VI.10.1.(1)) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass allein mit der zusätzlichen Anlage eines Radwegs und auch mit der Änderung der Trassierung der Fahrbahn zwar erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt.

Dieser erhebliche bauliche Eingriff ist als wesentliche Änderung mit der Verpflichtung des Vorhabensträgers zur Lärmvorsorge nur dann verbunden, wenn folgende Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten sind:

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

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

Die von der Planung betroffenen Anwesen Moosleiten 11, Moosleiten 15 und Moosleiten 16 liegen im Außenbereich und sind nach ihrer Schutzbedürftigkeit daher als Mischgebiet einzustufen. Die schalltechnische Untersuchung des Vorhabensträgers (Planunterlage 17.1) geht zutreffend hiervon aus. In der Folge liegen die maßgeblichen Immissionsgrenzen gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 der 16. BImSchV bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Der Beurteilungspegel bezieht sich grundsätzlich nur auf die zu bauende oder zu ändernde Straße.

Eine Summenpegelbetrachtung, die auch von anderen Verkehrswegen ausgehende Lärmimmissionen einbezieht, findet nach der 16. BImSchV grundsätzlich nicht statt (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 C 9.95).

Bei vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege, die im Zusammenwirken mit dem zu ändernden Verkehrsweg insgesamt zu einer Gesundheitsbelastung führen, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist, hat das Bundesverwaltungsgericht allerdings die isolierte Betrachtung des von einem neuen oder geänderten Verkehrsweg ausgehenden Lärms für nicht ausreichend erachtet (Beier in: Zeitler, BayStrWG, Art. 37 Rn. 290 mit Verweis auf BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 C 9.95; BVerwG, Beschluss v. 24.11.2010, Az. 4 BN 28.10 m. w. N.).

Die zu Schutz des Eigentums und der Gesundheit gezogene Grenze kann nach der obergerichtlichen Rechtsprechung situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Einzelfalls überschritten sein, wenn die bestehenden Lärmwerte mehr als 70 dB(A) tags und mehr als 60 dB(A) nachts betragen (OVG Münster, Urteil v. 05.02.2003, Az. 7a D 77/99.NE m. w. N.). Diese Werte gelten grundsätzlich nur für Wohngebiete, bei den hier betrachteten Immissionsorten handelt es sich um Anwesen im Außenbereich mit Mischgebietscharakter. Von der Schutzwürdigkeit dieser Anwesen wäre in diesem Fall daher ein Abschlag vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Durch die Antragsstellung am 15.01.2019 sind hier nicht die später erlassenen RLS-19 zugrunde zu legen.

3.3.4.1.2.3 Verkehrslärberechnung

Der Gutachter der schalltechnischen Untersuchung, Planunterlage Nr. 17.1, Dr. rer. nat. Dipl. Phys. Alfons Schmalzbauer, hat alle betroffenen Anwesen Moosleiten 11, 15 und 16 betrachtet und seiner Begutachtung zwei Immissionsorte (im Folgenden „IO“) 1 (Moosleiten 11) und IO 2 (Moosleiten 15 als der Straße und Schiene am nächsten gelegene Anwesen) zugrunde gelegt. Seinen Berechnungen liegen die Verkehrsmengen aus den Jahren 1990 bis 2010 und die Hochrechnung für das Jahr 2030 zugrunde sowie – für die Summenpegelbestimmung – die Belastung der nahen Bahngleise mit einer prognostischen Belastung von annähernd 200 Güter- und Personenzügen täglich. Die Ermittlung der Lärmimmissionen erfolgte auf der Grundlage der „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, RLS-90“ als nach Vorgabe der 16. BImSchV verbindliche

Vorschrift zur Berechnung von Schallemissionen aus Straßenverkehr. Zur Darlegung der Berechnungsmethode wird auf Seite 9 ff. des schalltechnischen Gutachtens verwiesen. Die Berechnungen wurden anhand der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (DTV) sowie den maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken und LKW-Anteilen im Tages- und Nachtzeitraum (für Nullfall und Planfall) durchgeführt.

Ausgehend von den prognostizierten Verkehrsmengen ergeben sich an den Immissionsorten im Einwirkungsbereich der B 304 im Prognosenullfall tagsüber geringe Überschreitungen am IO 1, die jedoch durch die Baumaßnahme auf ein Maß unterhalb der Grenzwerte reduziert werden. Durch das Abrücken der Trassierung vom IO 1 und die Ausführung mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag können am IO 1 für den Prognoseplanfall an jedem Rechenpunkt Lärminderungen, z. T. sogar um bis zu 5,3 dB(A) erreicht werden. Auf die berechneten Werte je IO auf Seite 14 des schalltechnischen Gutachtens (Planunterlage Nr. 17.1) wird verwiesen.

Im Nachtzeitraum ergeben sich an den Immissionsorten im Einwirkungsbereich der B 304 im Prognosenullfall Beurteilungspegel von 45 dB(A) bis 59 dB(A). Sie liegen damit teils über dem entsprechenden Immissionsgrenzwert (IGW) der 16. BImSchV von 54 dB(A) nachts. Ausgehend von den prognostizierten Verkehrsmengen ergeben sich an den Immissionsorten im Einwirkungsbereich der B 304 im Prognoseplanfall Beurteilungspegel von 44 dB(A) bis 55dB(A) (Werte aufgerundet) im relevanten Nachtzeitraum. Nur noch am IO 1 kommt es damit nachts auf der Südwest-Seite trotz Pegelminderung zu einer geringen IGW-Überschreitung. Auf die berechneten Werte je IO auf Seite 14 des schalltechnischen Gutachtens (Planunterlage Nr. 17.1) wird verwiesen.

Im Ergebnis wird durch das Abrücken der Trasse vom Anwesen Moosleiten 11 und die Verwendung eines lärmindernden Straßenbelags für den Prognoseplanfall 2030 am IO 1 eine deutlich wahrnehmbare Straßenlärminderung erreicht (je nach Seite, Geschoss, Tageszeit zwischen über 2 dB(A) und über 5 dB(A)). Durch das Heranrücken der Trasse kommt es dagegen beim IO 2 an der Nord-Ost-Seite des Erdgeschosses zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen um 0,8 dB(A) tags und nachts. Im Übrigen verringert sich die Lärmbelastung am IO 2 trotz Heranrücken der Trasse zwischen 0,4 und 1,0 dB(A) aufgrund der Verwendung eines lärmindernden Straßenbelags.

An keinem Immissionsort werden die Beurteilungspegel durch die Baumaßnahme um 3 dB(A) erhöht. Auch eine Erhöhung auf mindestens 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht bzw. eine weitere Erhöhung der Beurteilungspegel von 70 / 60 dB(A) Tag / Nacht findet nicht statt.

Die Voraussetzungen für das Vorliegen einer „wesentlichen Änderung“ nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegen damit nicht vor. Somit sind die gesetzlichen Voraussetzungen für die Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Lärmvorsorge nicht erfüllt.

Grundsätzlich ist daher die Bildung eines Summenpegels nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Prüfung der Frage, ob Lärmvorsorge zu leisten ist, nicht mehr geboten. Nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung ist auch beim Unterschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV durch ein Straßenbauvorhaben zu prüfen, ob unter Berücksichtigung anderer, vorhandener Verkehrswege eine Gesamtlärmbelastung entsteht, die mit dem Gesundheitsschutz bzw. mit dem Schutz des Eigentums nicht mehr vereinbar ist. Dies gilt jedoch nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen (vgl. BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 C 9/95 und BVerwG, Beschluss v. 24.11.2010, Az. 4 BN 28/10 m. w. N.; dem Urteil des BVerwG folgend vgl. nur OVG Münster, Urteil v. 05.02.2003, Az. 7a D 77/99).

Wie oben dargestellt wurde, handelt es sich beim planfestgestellten Vorhaben weder um einen Neubau noch um eine wesentliche Änderung der bestehenden Straße im immissionsschutzrechtlichen Sinn. Die Frage nach einem Summenpegel stellt sich daher eigentlich nicht.

Dennoch geht das Lärmgutachten auf die Frage nach einem Summenpegel ein.

Der Lärmgutachter führt diese Prüfung anhand der von der DB Netz AG übermittelten Informationen zur prognostizierten Anzahl der Züge, der Zuggattungen und ihrer Geschwindigkeit für das Jahr 2025 durch. Einzelheiten sind dem schalltechnischen Gutachten ab Seite 15 ff. und der Anlage 5 zu entnehmen (Planunterlage Nr. 17.1).

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognosenullfall die Schiene und Straße zusammen am IO 1 zu Belastungen bis zu 67,9 dB(A) tags und 66,5 dB(A) nachts führen, am IO 2 sogar bis zu 77,9 dB(A) tags und 77,7 dB(A) nachts (Anlage 6 und 7 des schalltechnischen Gutachtens, Planunterlage Nr. 17.1). Durch die planfestgestellte Baumaßnahme ist eine Verringerung des Summenpegels am IO 1 zu verzeichnen, am IO 2 bleibt der Summenpegel im Prognoseplanfall gleich (Anlagen 8 und 9 des schalltechnischen Gutachtens, Planunterlage Nr. 17.1). Der Gutachter erklärt dieses Ergebnis schlüssig damit, dass die Immissionen der Bahnstrecke diejenigen durch die B 304 bei weitem übertreffen (S. 17 des schalltechnischen Gutachtens, Planunterlage Nr. 17.1).

Durch die Verlegung der B 304 tritt prognostisch also an keinem Immissionsort eine Erhöhung der Gesamtbelastung aus B 304 und Bahnstrecke 5703 ein.

Es kann daher kein kausaler Beitrag des hier planfestgestellten Bauvorhabens für diese belastende Situation festgestellt werden. Am IO 1 wird der Zustand sogar leicht verbessert. Ansonsten bleibt er durch die Baumaßnahme unverändert.

Selbst bei der Bildung eines Summenpegels ergibt sich – sogar unter Zugrundelegung der strengeren Werte für Wohngebiete - also keine Verpflichtung des Vorhabensträgers zur Durchführung lärmindernder Maßnahmen.

3.3.4.1.2.4 Einwendung gegen die schalltechnischen Berechnungsgrundlagen (**Einwender Nrn. 1000, 2001, 2002**)

Der Einwender Nr. 1000 verwies auf den Umstand, dass sich die immissionstechnische Untersuchung auf eine Hochrechnung der Verkehrszahlen aus dem Jahre 2010 beziehe und hielt sie somit nach 9 Jahren für veraltet. So sei beispielsweise zu diesem Zeitpunkt weder die Spedition Dachser in der jetzigen Größe noch der Sanitärgrößmarkt Heinze entlang der B 304 bei Freilassing in der heutigen Form vorhanden gewesen. Zum Nachweis legte der Einwender Fotomaterial bei der Planfeststellungsbehörde vor. Bei der Grundlagenermittlung zu dieser Planung bleibe aus seiner Sicht eine damit zwangsläufig verbundene, erhebliche Erhöhung der tatsächlichen Verkehrszahlen unberücksichtigt. Dies werde auch belegt durch die Daten der automatischen Zählstellen 2017 (BAST). Bei Traunstein (BAST-Nr. 9142) seien 7.604 Kfz/24 h, davon 583 SV/24 h gezählt worden. Wenn für die Planung im Jahre 2030 lediglich 7.493 Kfz/24 h in Ansatz gebracht würden, sei dies nicht nachvollziehbar. Die Zählstelle BAST-Nr. 9144 an der B 304 bei Freilassing mit 26.950 Kfz/24 h sei ebenfalls fälschlicherweise nicht berücksichtigt worden. Er gehe damit von einem verfälschten Ergebnis aus. Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 hielten die Tatsache, dass die Attraktivität der Strecke durch die Maßnahme steige, für unberücksichtigt und befürchteten eine Verschlechterung der Lärmsituation in der Ortsdurchfahrt Straß.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Für die Verkehrsbelastung im Planfeststellungsbereich ist die Zählstelle 81439143 der Straßenverkehrszählung maßgebend. Diese Zählstelle gilt von Teisendorf bis Ainring / Mitterfelden. Die BAST-Zählstellen in Traunstein und Freilassing, auf die der Einwender Nr. 1000 verweist, liegen zwar ebenfalls an der B 304, stehen jedoch nicht im räumlichen Zusammenhang mit dem Planfeststellungsbereich.

Im Jahr 2010 wurde an der maßgeblichen Zählstelle 81439143 eine Verkehrsbelastung von 4.773 Kfz/ 24 h und 366 Kfz/ 24 h Schwerverkehr ermittelt. Zu diesem Zeitpunkt hat

bereits die Vergrößerung der Spedition Dachser stattgefunden. Auch der Globus Markt war damals bereits vorhanden.

Im Jahr 2015 wurde an der maßgeblichen Zählstelle eine Verkehrsbelastung von 4.686 Kfz/24 h und 443 Kfz/24 h Schwerverkehr festgestellt. Hiermit ergibt sich zwar eine leichte Erhöhung des Schwerverkehrs in den zurückliegenden fünf Jahren, allerdings eine leichte Abnahme des Gesamtverkehrs. Bei der amtlichen Verkehrszählung 2018 für den betreffenden Bereich lag der DTV bei 5.649 Kfz/24 h, die Schwerverkehrsbelastung bei 446 Kfz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil ist zwischen beiden Zählterminen lediglich um 3 Kfz/24 h angewachsen, allerdings ist der Gesamtverkehr wieder angewachsen. Der für die Berechnung angesetzte Schwerverkehrsanteil im Prognosejahr 2030 wurde mit 869 Kfz/24 h vergleichsweise sehr großzügig hochgerechnet. Bei der vom Vorhabenträger durchgeführten Prognoseberechnung wurde der DTV-Wert aus dem Jahr 2010 als Ausgangswert für die Berechnung zugrunde gelegt.

Im Landesverkehrsmodell Bayern wird dagegen im Planfeststellungsbereich für das Jahr 2035 ein DTV von 6.600 Kfz/24 h und eine Schwerverkehrsbelastung von 400 Kfz/24 h prognostiziert. Das Landesverkehrsmodell Bayern berücksichtigt dabei alle zu erwartenden Entwicklungen hinsichtlich des Straßenaus- und -neubaus im klassifizierten Straßennetz im Rahmen einer großräumigen Betrachtung. Auch nach diesem Modell wird für das Prognosejahr 2035 eine deutlich niedrigere Verkehrsbelastung erwartet, als vom Vorhabenträger im vorliegenden Fall für das Prognosejahr 2030 prognostiziert: dieser geht von einer Gesamt-Kfz-Belastung von 7.493 Kfz/24 h aus bei einer Schwerverkehrsbelastung von 869 Kfz/24 h. Die Berechnung ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1, Seite 14. Die Prognose des Vorhabenträgers erfolgte zugunsten einer für die Anwohner großzügigen Immissionsberechnung mittels einer linearen Prognose auf der Grundlage der Verkehrsentwicklung zwischen den Jahren 1990 und 2010, sodass hier die Abflachung des Kfz - Bestandes nicht eingeflossen ist. Damit ist auch eine potenzielle Steigerung durch die genannten Gewerbeansiedlungen aus Sicht des Vorhabensträgers abgedeckt. Auch die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass bei der Berechnung der Verkehrsmenge für den relevanten Prognosezeitraum ein so hoher Ansatz erfolgt ist, dass jedenfalls auch durch die vom Einwender Nr. 1000 benannten Infrastrukturprojekte und die damit verbundene Verkehrsentwicklung davon umfasst werden.

Die Baumaßnahme selbst wird keine kausale verkehrssteigernde Wirkung zur Folge haben und hat damit auch keine Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Anwohner der Ortsdurchfahrt.

Zur Befürchtung einer Steigerung der Attraktivität der B 304 an dieser Stelle in Konkurrenz zur Bundesautobahn A 8 wurde oben bereits unter Ziffer C.3.2.4. dieses Beschlusses Stellung genommen. Diese Befürchtung ist unbegründet.

3.3.4.1.2.5 Einwendung hinsichtlich der Lärmsituation in Straß (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender sind der Meinung, es müsse geprüft werden, ob in den Anwesen Moosleiten 11 und 15, vor allem aber auch im Anwesen auf Flurstück 1, Gemarkung Straß, Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Immerhin werde dort die Straße deutlich verbreitert und der höhere Ausbaustandard treffe genau in diesem Bereich auf Höhe des Anwesens auf den noch nicht ausgebauten Standard – dies noch in Kombination mit der Ortsdurchfahrt. Der künftig schneller fließende Verkehr werde hier stärker abbremsen oder, aus anderer Richtung innerorts kommend, stärker beschleunigen. Das werde zu einer Zunahme des Lärms führen. Das Anwesen in Straß sei bereits im Bestand extrem lärmbeeinträchtigt. Es wurde die Einholung eines Lärmgutachtens zur Prüfung der Fragen gefordert, ob die Planung die Lärmsituation verschlechtert und wenn ja, inwieweit und ob insoweit die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden sowie ob eine Lärmsanierung notwendig ist.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Ein Lärmgutachten über die gestellten Fragen ist abzulehnen, da hieraus keine für die Planfeststellung relevanten Erkenntnisse zu gewinnen sind. Der Bereich der Ortsdurchfahrt Straß ist nicht mehr vom örtlichen Umgriff der Planfeststellung umfasst. Bei der Prüfung, ob außerhalb des Baubereichs Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Vorhabensträger angeordnet werden können, ist nach Ziffer X.27 der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulastträgerschaft des Bundes (VLärmSchR 97) nur eine kausal auf das Bauvorhaben zurückzuführende Lärmsteigerung zugrunde zu legen. Der Vorhabensträger hat festgestellt, dass auf die Baumaßnahme keine Verkehrssteigerung zurückzuführen sein wird, da aufgrund des bestandsorientierten Ausbaus keine Verkehrsverlagerung stattfinden wird. Die Steigerung, die er bis zum Jahr 2030 annimmt, ist auf die allgemeine Verkehrssteigerung durch Wirtschaftswachstum und infrastrukturelle Veränderungen zurückzuführen. Daher besteht in der Ortschaft von Straß – unabhängig von der derzeit vorliegenden Lärmbelastung – kein Anspruch auf Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen.

Die Berechnungsmethode für die Lärmbelastung ist im Übrigen in der 16. BImSchV festgelegt. Bei dieser Methode werden Lärmmittelwerte anhand der Verkehrsbelastung

und anderer Faktoren herangezogen. Eine Berechnung von Beschleunigungs- und Bremsvorgängen findet nicht statt. Außerdem wird sich an der Tatsache, dass an dem von den Einwendern bezeichneten Anwesen die Ortsdurchfahrt von Straß beginnt und daher regelrecht auf 50 km/h heruntergebremst werden muss, nichts ändern. Angaben, dass nun stärker gebremst, stärker beschleunigt, schneller eingefahren werden wird usw. sind spekulativ und nicht durch gutachterliche Methoden ermittelbar.

3.3.4.1.2.6 Ergebnis

Unter Zugrundelegung der schalltechnischen Untersuchung des Vorhabensträgers (Planunterlage Nr. 17.1), die von den Immissionsschutzbehörden nach Gegenprüfung gebilligt wurde, besteht bei keinem der potentiellen Immissionsorte (IO) ein Anspruch auf aktive Lärmvorsorge. Mangels Anspruch auf aktive Lärmvorsorge scheidet auch ein Anspruch auf passiven Lärmschutz aus.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, § 3 Abs. 1 BImSchG.

Der Vorhabensträger hat die verkehrsbedingten Schadstoffimmissionen nach den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (RLuS 2012), das mit Allgemeinem Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 03.01.2013 eingeführt wurde, berechnet und festgestellt, dass die in der 39. BImSchV festgelegten Grenzwerte eingehalten, sogar weit unterschritten werden (vgl. Schadstoffuntersuchung, Planunterlage Nr. 17.2). Die lufthygienische Situation wird durch den Ausbau der B 304 nicht wesentlich verändert.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG) rechtfertigt hier die Inkaufnahme der Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens, insbesondere die Netto-Neuversiegelung von 0,692 ha Straßenbegleitgrün, Acker- und Intensivgrünland (siehe Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1 Seite 56 sowie Planunterlage Nr. 19.1.1 Seite 12 oben).

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit 7.493 Kfz/24 h im Prognosejahr 2030 (siehe Planunterlage Nr. 1, Erläuterungsbericht, Seite 14 unten) belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten.

Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu befürchten. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn diese Prognose ist unter Heranziehung von Untersuchungsergebnissen bei deutlich stärker belasteten Straßen zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in allgemeinen Untersuchungen festgestellten Werten an deutlich stärker belasteten Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu befürchten ist. Im Übrigen kommt es zu keiner kausal auf den Ausbau zurückzuführenden Steigerung der Verkehrsmenge und einer damit verbundenen zusätzlichen Belastung des Bodens.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Öffentlicher Belang

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 2. Halbsatz FStrG zu beachten. Bei der Planfeststellung ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Diese Belange werden konkretisiert durch die in den §§ 1 und 2 des BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind

untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in den Planunterlagen Nrn. 19.1.1 bis 19.1.3. beschrieben. Das Bauvorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Planunterlage Nr. 19.1.1 ab Seite 9 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.3.5.2.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

Schutzgebiete und geschützte Objekte nach §§ 23 bis einschließlich § 29 BNatSchG und § 32 BNatSchG befinden sich nicht im Wirkraum der Planung. Natura-2000-Gebiete befinden sich außerhalb des Wirkraums der Maßnahme (s. Planunterlage Nr. 19.1.1, Seite 5).

Im weiteren Umfeld westlich der Planung, 350 m vom Eingriff entfernt, befindet sich das Landschaftsschutzgebiet 488 „Oberlauf der Kleinen Sur“. Es liegt außerhalb des Wirkraums des Eingriffs und ist weder direkt noch indirekt betroffen (s. Planunterlage Nr. 19.1.1, Seite 6).

Entlang der Bahnlinie befinden sich Teilflächen des Biotops 8143-1105. Diese Bereiche befinden sich außerhalb des Untersuchungsgebietes LBP (s. Planunterlage Nr. 19.1.1, Seite 6) und sind von der Baumaßnahme ebenfalls nicht betroffen.

Die Baumaßnahme durchquert im Bereich östlich des neuen Brückenbauwerkes von Bau-km 0+470 bis 1+195 (Bauende) eine Wasserschutzgebietszone WSG III B des Wasserschutzgebiets Tiefenthal. Nach Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Landratsamt Traunstein, Untere Wasserrechtsbehörde, sind durch die Planung und die oben festgesetzten Nebenbestimmungen zu diesem Beschluss, insbesondere durch die Verpflichtung zur Niederschlagswasserbeseitigung nach den RiStWag, sichergestellt, dass keine nachteiligen Wirkungen auf das Schutzgebiet und das Schutzgut Trinkwasser zu befürchten sind.

Abschnittsweise sind die Bahnböschungen auch amtlich biotopkartiert (geschützt nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatSchG). Hierbei handelt es sich um Teilflächen des Biotops 8143-0171. Diese Bereiche befinden sich jedoch außerhalb des Untersuchungsgebietes der Landschaftspflegerischen Begleitplanung.

3.3.5.2.2 Allgemeiner Artenschutz

Der allgemeine Artenschutz gilt für alle wildlebenden Tiere und Pflanzen. So ist es unter anderem verboten, wildlebende Pflanzen- und Tierarten ohne vernünftigen Grund ihrem Standort zu entnehmen, sie zu schädigen, zu fangen, zu töten oder ihre Lebensstätten ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu stören (§ 39 BNatSchG). Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten oder Flora und Fauna im Einwirkungsbereich vorkommen oder beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Der allgemeine Artenschutz wird über die Eingriffsregelung und der dort stattfindenden Behandlung ihrer Lebensräume bewältigt (Beier in: Zeitler, BayStrWG, Art. 37 Rn. 192). Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

3.3.5.2.3 Besonderer und strenger Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich für das planfestgestellte Vorhaben im Ergebnis nicht als rechtliches Hindernis. Die vorsorgliche **Einwendungen Nrn. 2001 und 2002** in Form einer pauschalen Rüge gegen die Vorschriften des Artenschutzes, insbesondere des Art. 44 BNatSchG, werden zurückgewiesen.

3.3.5.2.3.1 Rechtsgrundlagen

- Zugriffsverbote und geschützte Arten

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten (§ 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG i. V. m. Art. 1 V-RL) Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG (Bundesartenschutzverordnung) aufgeführt sind.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Streng geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG Tierarten, die in Anhang A der EG-Verordnung 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 2 BNatSchG genannt sind. Dazu kommen die europäischen Vogelarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

- Legalausnahme

Mit der Feststellung des Plans (Tenor dieses Beschlusses) werden die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft für zulässig erklärt. Für nach § 15 Absatz 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG werden die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG beschränkt, sofern in Anhang IV a) der FFH-RL aufgeführte

Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen sind, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind:

Ein Verstoß gegen die Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG liegt nicht vor,

- 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);
- wenn 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);
- soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV b) der FFH-RL aufgeführten Arten gelten die § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 3 BNatSchG entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG).

Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 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.

3.3.5.2.3.2 Prüfmethodik

Die umweltfachliche Untersuchung, insbesondere der Bestandteil „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ betreffend das Vorkommen von Reptilienarten (Planunterlagenkonvolut Nr. 19) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Im Rahmen

dieser Untersuchung werden die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG bezüglich der gemeinschaftsrechtlich geschützten Arten, die durch das Vorhaben erfüllt sein könnten, ermittelt und dargestellt. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten Untersuchung, die die Planfeststellungsbehörde zur Grundlage ihrer Beurteilung macht, entsprechen den mit Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“, Az. G7-4021.1-2-3.

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 verbotsstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07). Für solche Arten, über deren Vorkommen im Untersuchungsraum trotz der umfangreichen Bestandserhebungen und der Auswertung der entsprechenden Fachliteratur gewisse Unsicherheiten nicht ausgeschlossen werden können, werden die Betroffenheiten im Rahmen von „Worst-Case-Betrachtungen“ geprüft. Neben der Bestandsaufnahme des Arteninventars wurden die unterschiedlichen Wirkfaktoren des Vorhabens ermittelt, die Relevanz im Hinblick auf die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG haben können.

Um das Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsraum zu erfassen, wurden zahlreiche Begehungen vor Ort durchgeführt. Aufgrund des potentiellen Vorkommens verschiedener Reptilienarten wurde vom Vorhabenträger zusätzlich eine detaillierte faunistische Untersuchung hierzu erhoben (Planunterlage Nr. 19.2.2.) und in die saP mit einbezogen. Auch im Übrigen erachtet die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Untersuchungen des Vorhabensträgers für ausreichend, um darauf die artenschutzrechtliche Beurteilung zu stützen.

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

solche Arten ausgeschieden, die durch das Bauvorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Bauvorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden. Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagenkonvolut Nr. 9) und der saP enthalten sind. Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „Worst-Case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren entbehrlich.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Zur Sicherung der Umsetzung sind diese Maßnahmen Bestandteil des genehmigten Plans bzw. von Auflagen zu diesem Beschluss.

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zu den naturschutzfachlichen Unterlagen Stellung nehmen.

3.3.5.2.3.3 Konfliktanalyse und artenschutzrechtliche Beurteilung

Im Wirkraum der Planung wurden verschiedene Fledermausarten (Großer Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Mopsfledermaus, Nordfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus) in Straß und Umgebung nachgewiesen. Das Vorkommen anderer Arten von Fledermäusen ist zwar nicht ausgeschlossen, aber nach gutachterlicher Aussage eher unwahrscheinlich (Planunterlage Nr. 19.2.1, S. 8). Die strukturreiche Landschaft dient als Jagdhabitat. Quartiere und Wochenstuben der Fledermausarten befinden sich außerhalb des Wirkraums.

Darüber hinaus wurde die Schlingnatter (Bayerische Rote Liste, stark gefährdet) und die Zauneidechse (Bayerische Rote Liste, Vorwarnliste) nachgewiesen. Beide Arten sind streng geschützt (Anhang IV der FFH-Richtlinie). Die Schlingnatter steht in engem Zusammenhang mit den vorkommenden Zauneidechsen als Beutetiere. Die mager strukturierten Bahnböschungen bieten hier einen idealen Lebensraum für beide Arten.

Beide Arten konnten in dem sehr kleinräumigen und eng begrenzten Biotop in relativ guter bzw. hoher Dichte nachgewiesen werden, insbesondere im Bereich der südexponierten Bahnböschung östlich der B 304. Als tierökologisch wertvolle Linearstrukturen mit einem floristischen Artenreichtum haben die Bahnböschungen eine besondere Wanderkorridor-Funktion und sind insbesondere hier die letzten verbliebenen zusammenhängenden Wanderkorridore in der ansonsten intensiv übernutzten Kulturlandschaft. Damit haben sie eine ausgesprochen hohe Wertigkeit als Lebensraum (inklusive Winterquartier, Sommerverstecke sowie Ruhe- und Fortpflanzungsstätten) für die lokalen Schlingnatter- und Zauneidechsenpopulationen. Da sich Tages-, Nacht- und Winterverstecke sowie Eiablageplätze der Zauneidechse an beliebigen Stellen im Lebensraum befinden, ist der gesamte besiedelte Habitatkomplex als Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätte dieser Art anzusehen, der bei Eingriffen ohne Vermeidungs- bzw. Ausgleichsmaßnahmen vollständig verloren ginge. Gleiches gilt für die Schlingnatter. Bei der geplanten Vermeidung des Störungstatbestands ist insbesondere bei der Schlingnatter zu bedenken, dass diese Art besonders ortstreu ist und eine nur gering ausgeprägte Ausbreitungstendenz hat. Besonders bei Alttieren ist bereits mit einer Entfernung von 500 Metern zum nächstgelegenen geeigneten Lebensraum von einer schlechten Vernetzung der Vorkommen und getrennten Individuengemeinschaften auszugehen. Hinzu kommt, dass die Schlingnatter in direkter Abhängigkeit zu der Zauneidechse als Beute steht, sodass bereits eine gering erscheinende Qualitätsminderung der vorhandenen Lebensraumstrukturen und ein damit einhergehender Verlust von Zauneidechsen eine nachhaltige Auswirkung auf die Schlingnatter nach sich ziehen kann. Aus Sicht der Schlingnatter ist daher davon auszugehen, dass die anwesende Individuengemeinschaft / Teilpopulation einzig entlang der Bahnböschungen im Bereich zwischen Hörafing und Straß geeignete Lebensräume besiedeln kann. Im Fall der Zauneidechse ist von einer größeren Bandbreite besiedelbarer Strukturen entlang der Bahnlinie bzw. entlang der Bahnböschungen auszugehen. Die Konfliktvermeidung muss sich daher während der Bauphase einerseits auf eine strenge Minimierung der Flächenstörung und der Eingriffsfläche stützen, zum anderen auf eine Beschränkung sämtlicher Baufeldräumungsarbeiten auf die Aktivitätszeiten der beiden Arten zwischen den Monaten April und September. Eine Abstimmung der Baumaßnahmen und der artenschutzrechtlich notwendigen Maßnahmen mit einer Umweltbaubegleitung ist zwingend. Es sind funktionserhaltende Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) notwendig, um den derzeit ungünstig – unzureichenden Erhaltungszustand beider Arten nicht insgesamt langfristig zu verschlechtern.

Die umgebende Landschaft ist von geringer Biotopqualität. Sie weist keine Lebensraumqualität für Vögel der Gewässer, der Feuchtlebensräume, der Wälder und der Gehölze auf. Im Nahbereich von Bahnlinie und Straße sind auch keine Wiesenbrüter zu erwarten. Die Säume stellen allerdings Nahrungshabitate für bestimmte Vögel dar. Der kleinflächige vorübergehende Lebensraumverlust während der Bauphase ist jedoch unerheblich.

Die Betroffenheit weiterer artenschutzrechtlich relevanter Arten kann mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden, da nur Straßenbegleitgrün und extensive Saumstrukturen betroffen sind. Diese liegen isoliert in einer landwirtschaftlich intensiv genutzten Flur.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-Richtlinie sind im Wirkraum des Projektes nicht zu erwarten: die bekannten Verbreitungsgebiete der relevanten Arten liegen entweder außerhalb des Wirkraums des Vorhabens oder der erforderliche Standort der Art kommt im Wirkraum des Vorhabens nicht vor.

Folgende projektspezifischen Auswirkungen auf die geschützten Tier- und Pflanzenarten sind zu erwarten:

Baubedingte Projektwirkungen:

Wirkfaktor	Wirkzone, -intensität,- dimension
Bauzeitliche Flächeninanspruchnahme	Baustelleeinrichtungsflächen, Lagerplätze nur außerhalb von Gehölz- und Biotopflächen (Flächen mit einem Biotopwert < 4 Wertpunkte) (vgl. Maßnahme 1 V)
Verkehrslärm, Staub- und Abgasemissionen durch Baumaschinen	Zeitlich begrenzt nur in der Bauphase
Optische Wirkung der Baustelle für Naherholung und das Landschaftsbild	Zeitlich begrenzt nur in der Bauphase

Anlagebedingte Projektwirkungen:

Netto - Neuversiegelung	Dauerhaft neu versiegelte Flächen (Asphalt, Bankett)
Überbaute Flächen (ohne Versiegelung)	Dämme, Grünstreifen, Mulden,

	Ausrundungen
Verstärkung von Barriereeffekten	Durch bestandsorientierten Umbau vermieden

Betriebsbedingte Projektwirkungen:

Verkehrsaufkommen	Entfällt, da durch den Bau keine Veränderung der Verkehrszahlen
Lärm	Teilweise Verringerung durch Verwendung lärmindernden Straßenbelags, im Übrigen keine Veränderung zur Status-quo-Prognose
Kfz-Immissionen	Keine Veränderung zur Status-quo-Prognose
Störungen und Fahrzeugkollisionen	Keine Veränderung zur Status-quo-Prognose

a) Prognose Tötungs- und Verletzungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 5 BNatSchG)

Unter den nachgewiesenen Fledermausarten befinden sich solche, die in Brücken Quartiere beziehen. Das alte, zu beseitigende Betonbrückenbauwerk über die Bahnlinie ist zwar an einigen Stellen rissig, enthält jedoch offensichtlich kaum fledermaustaugliche Spalten. Aufgrund der Nähe zum Zugverkehr und der damit verbundenen starken Beunruhigung sind auch keine Quartiere zu erwarten. Eine genauere Erfassung der tatsächlich vorhandenen Spalten konnte jedoch bei Zugverkehr nicht durchgeführt werden, daher kann eine Betroffenheit von Tagesverstecken (Fortpflanzungs- und Ruhestätten) nicht völlig ausgeschlossen werden.

Als vorgezogene Vermeidungsmaßnahme (**Maßnahme 3 V_{CEF}**) wird daher das alte Brückenbauwerk unmittelbar vor Abriss von einem Fledermausexperten überprüft, der die Brücke hinsichtlich potentieller Tagesverstecke untersucht und ein mögliches Einfliegen von Fledermäusen verhindert. Damit kann eine Tötung oder Verletzung von einzelnen Individuen durch den Abriss ausgeschlossen werden.

Während der Betriebsphase der Straße besteht grundsätzlich wie bei allen Verkehrswegen ein mögliches Kollisionsrisiko der Fledermäuse mit Kraftfahrzeugen. Nach § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG ist das Tötungsverbot bei derartigen Kollisionsrisiken nicht erfüllt, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Art nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße.

Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist bei einer bestehenden Vorbelastung nur das zusätzliche Querungsrisiko durch die Baumaßnahme zu berücksichtigen (BVerwG, Beschluss v. 28.12.2009, Az. 9 B 26.09). Da die bestehende Straßentrassierung nur bestandsorientiert geringfügig verlegt wird und insbesondere keine baubedingte Erhöhung des Straßenverkehrs zu erwarten ist, besteht auch kein Anhaltspunkt für kausal nur auf das Bauvorhaben zurückzuführende Kollisionsrisiken. Auch mit der Anlage eines zusätzlichen Geh- und Radwegs ist nicht von einer Risikoerhöhung auszugehen. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot ist damit also nicht verbunden.

Das Baufeld befindet sich teilweise im Bereich der Zauneidechsen- und Schlingnatterhabitate und zerschneidet deren Lebensraum. Auch im Bereich des alten Brückenbauwerks sind Verstecke und insbesondere Winterquartiere in den Spalten zu erwarten. Durch strukturelle Vergrämung und Umsiedlung von Einzeltieren in Ausweichhabitate sowie durch die eng damit verknüpfte Umsetzung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen zum Erhalt und zur Optimierung der ökologischen Funktionalität und einer Bauzeitenregelung kann ein signifikantes Tötungsrisiko umgangen werden (**Maßnahme 2 V_{CEF}**). Dem Maßnahmenblatt 2 V_{CEF} in Planunterlage Nr. 9.1, Seite 4 ff. und dem Fachbeitrag Reptilien (Planunterlage Nr. 19.2.2., S. 11 ff.) ist ein detailliertes Maßnahmenkonzept zur Sicherstellung einer erfolgreichen und schonenden Vergrämung zu entnehmen, das die Planfeststellungsbehörde als schlüssig und erfolgversprechend anerkennt.

Da der Abriss der alten Brücke im Sommer erfolgt, ist eine Tötung winterstarrer Tiere ausgeschlossen.

Da die Trasse der B 304 nur geringfügig verlegt wird, ohne dass eine kausal darauf zurückzuführende Erhöhung des Verkehrsaufkommens erwartet wird, ist ein Verstoß gegen das Tötungsverbot kausal durch die Baumaßnahme nicht anzunehmen.

b) Prognose Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 5 BNatSchG)

Die baubedingten Störungen sind in der Regel zeitlich begrenzt und bereits deshalb kommt es nicht zu erheblichen Störungen bzw. zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Fledermauspopulationen. Bauzeitliche, v. a. durch akustische und visuelle Reize ausgelöste Störungen sind – auch während der Fortpflanzungszeiten der Fledermausarten - dennoch zu erwarten. Das Störungsverbot stellt auf eine Störungshandlung während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten ab. Wochenstuben von Fledermausarten sind im Wirkraum der Planung nicht bekannt und wegen fehlender Strukturen auch nicht zu erwarten. Aufgrund von Vorbelastungen durch die bestehende Bundesstraße und die Bahnlinie sind die bauzeitlichen auf eine Vegetationsperiode beschränkten Beunruhigungen nicht erheblich im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG und der Verbotstatbestand daher nicht erfüllt. Ein negativer Einfluss ist durch den bestandsorientierten Ausbau mittel- und langfristig nicht zu erwarten. Der Brückenabriss erfolgt im Sommer, sodass auch eine Störung der Winterruhe durch diese Tätigkeit ausgeschlossen ist. Der Erhaltungszustand der Fledermauspopulationen wird insofern vorhabenbedingt nicht verschlechtert.

Die bauzeitlichen Störungen und Eingriffe stellen jedoch erhebliche Einschränkungen der Aktionsräume von Schlingnatter und Zauneidechse dar. Die lineare Böschungsstruktur wird durch das Bauvorhaben durchschnitten und in zwei isolierte Bereiche getrennt. Insgesamt wird der Lebensraum damit verkleinert. Die hohe Wertigkeit als Lebensraum und Fortpflanzungsstätte im Zusammenhang mit der ansonsten umgebenden landwirtschaftlich intensiv genutzten Flur wurde oben bereits dargestellt. Ohne Vermeidungsmaßnahmen droht eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Individuengemeinschaft von Schlingnatter und Zauneidechse.

Zum Schutz der genannten Tiere werden daher mit der oben bereits erläuterten **Maßnahme 2** V_{CEF} Ausweichhabitate geschaffen und die Tiere vergrämt bzw. umgesiedelt. Darüber hinaus dürfen jegliche Erdarbeiten, Bautätigkeiten am alten

Brückenbauwerk, Arbeiten an den Bahnböschungen etc. nur in den Monaten zwischen April und September stattfinden, also außerhalb der Winterschlafzeit. Bestandteil der Maßnahme 2 V_{CEF} ist auch, die Ausweichhabitats bereits ein Jahr vor Baubeginn anzulegen.

Mit der **Maßnahme 5 G_{CEF}** werden die Lebensräume für Zauneidechse und Schlingnatter wieder hergestellt und an geeigneten Stellen mit Lebensraumstrukturen wie Wurzelstöcken, Steinhäufen und Gehölzschnitten ergänzt.

Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen der nicht beanspruchten Biotope und Habitatstrukturen während der Bauphase werden straßennahe Biotopflächen geschützt (**Maßnahme 1 V**).

Nach Abschluss der Baumaßnahme sind damit Lebensraumzerschneidungen und betriebsbedingte Zusatzbelastungen nicht zu erwarten.

Damit kann die Erfüllung des Verbotstatbestands aus § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vermieden werden.

c) Prognose Schädigungsverbot für Lebensstätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 5 BNatSchG

Einen Nachweis bzw. Hinweis auf besetzte Fledermausquartiere im Wirkraum des Eingriffs gibt es nicht. Das alte Brückenbauwerk eignet sich kaum als Quartier für Fledermäuse, allenfalls Tagesverstecke (s. o.) sind nicht völlig auszuschließen. Wie bereits beschrieben findet vor Abriss der Brücke eine Untersuchung der Spalten auf Fledermäuse statt und das Einfliegen in die potentiellen Verstecke wird verhindert. Da insgesamt bestenfalls nur von einer sporadischen, vorübergehenden Nutzung der vorhandenen Spalten und von einer generellen Ungeeignetheit als dauerhafte Lebensstätte ausgegangen werden kann, unterfällt eine Zerstörung dieser Strukturen durch Abriss der Brücke nicht dem Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Dennoch werden mit der **Maßnahme 3 V_{CEF}** zwei Spaltenquartiere bei der neuen Brücke angebracht, falls wider Erwarten Tagesverstecke im alten Brückenbauwerk gefunden werden.

Nahrungshabitats von existentieller Bedeutung für Fledermausarten werden nicht beeinträchtigt.

Durch den Ausbau wird unmittelbar in südexponierte Böschungen eingegriffen, in welchen der Nachweis der Schlingnattern und der Zauneidechsen erfolgte. Die gesamte Bahnböschung ist als Fortpflanzungs- und Ruhestätte für Schlingnatter und Zaun-

eidechse zu definieren. Wie oben bereits erläutert wurde, steht die Schlingnatter in direkter Abhängigkeit zur Siedlungsdichte der Zauneidechse. Die Qualitätsminderung der Lebensraumstrukturen mit dem damit einhergehenden Verlust von Zauneidechsen hat eine nachhaltige Auswirkung auf die Schlingnatter. Aufgrund des beschränkten Lebensraums in der umgebenden intensiv übernutzten Kulturlandschaft und der Ortstreue der Schlingnatter stellen die bestehenden Böschungsbereiche die letzten verbliebenen zusammenhängenden Wanderkorridore dar und haben daher eine ausgesprochen hohe Wertigkeit als Lebensraum. Damit sind die Eingriffe in diese Böschungen als erheblich zu bezeichnen.

Zur Vermeidung eines Verstoßes gegen das Verbot aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG müssen daher entsprechende Maßnahmen zur Konfliktvermeidung für beide Arten durchgeführt werden; dies geschieht durch die oben bereits beschriebene **Maßnahme 2 V_{CEF}**. Nach Abschluss der Arbeiten sind die Böschungen als Lebensraum für die beiden Reptilienarten aufzuwerten.

Darüber hinaus ist auch die landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des Straßenkörpers zur Vermeidung der Erfüllung des Verbotstatbestands als **Maßnahme 5G_{CEF}** erforderlich.

d) Ergebnis

Unter Einbeziehung der artspezifischen Maßnahmen der Konfliktminderung bzw. -vermeidung sowie durch die Umsetzung der CEF-Maßnahmen und der Nebenbestimmungen in diesem Beschluss ist zu erwarten, dass durch die planfestgestellte Maßnahme nicht gegen das Tötungs-, Schädigungs- und Störungsverbot verstoßen wird. Weitere Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen aufgrund nicht zu vermeidender Konflikte werden in artenschutzrechtlicher Hinsicht nicht nötig.

3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind nach § 14 Abs. 1 BNatSchG Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat

der Vorhabensträger, der Eingriffe im Sinne des § 14 BNatSchG in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind;
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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

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

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

3.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses

Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage Nr. 19.1.1.) sowie auf die Darstellung der Eingriffe und der damit verbundenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Gestaltungsmaßnahmen der Planunterlage Nr. 9.1 sowie auf die zeichnerischen Darstellungen in der Planunterlage Nr. 9.3 verwiesen.

- Erfassung und Bewertung des Ausgangszustands:

Der Vorhabensträger hat den tatsächlichen Ausgangszustand von Natur und Landschaft mit den Schutzgütern des Naturhaushalts ermittelt sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen und dem Schutzgut Landschaftsbild unter Berücksichtigung der durch das Vorhaben zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen erfasst und hinsichtlich ihrer Leistungs- und Funktionsfähigkeit bewertet (siehe insb. Planunterlage Nr. 19.1.1.).

Im Planungsbereich befinden sich Moräneablagerungen. Die im Wesentlichen gemischtkörnigen Böden weisen eine mittlere natürliche Ertragsfähigkeit auf und sind gering empfindlich gegenüber möglichen Schadstoffeinträgen in den **Boden**. Die bindigen Böden weisen teilweise eine sehr geringe Durchlässigkeit auf. Bodenverdichtungen sind möglichst zu vermeiden.

Außer künstlich entstandenen Entwässerungsgräben befinden sich keine natürlichen **Gewässer** im Untersuchungsgebiet. Der Boden besteht aus sandig bis tonig-schluffigem Kies, der Grundwasserflurabstand beträgt ca. 3,3 m. Der Boden ist mäßig durchgrünt mit Gehölzen, überwiegend sind Äcker und Wiesen zu verzeichnen. Damit ergibt sich eine mittlere Bedeutung für den Wasserrückhalt und eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber einer möglichen Grundwasserverschmutzung. Eine Beeinträchtigung von Grundwasserströmen ist unerheblich.

Beim **Lokalklima bzw. beim Schutzgut Luft** ist insgesamt mit keinen erhöhten Schadstoffbelastungen im Untersuchungsraum zu rechnen. Windstille herrscht nur an

etwa 10% der Tage, sodass sich Luftemissionen kaum als starke Belastung bemerkbar machen.

Pflanzen-, Tier- oder Biotopbestände von landesweiter oder überregionaler (sehr hoher) Bedeutung sind im Wirkraum der Planung nicht vorhanden. Auch sind kaum Strukturen von überwiegend regionaler (hoher) Bedeutung zu verzeichnen.

Bereits im Rahmen der Prüfung des Artenschutzes dieses Beschlusses wurden die Nachweise der Schlingnatter (Bay. RL 2, stark gefährdet) und der Zauneidechse (BayRL 3, Vorwarnstufe) dargelegt. Die mager strukturierten Bahnböschungen bieten einen idealen Lebensraum für diese Arten und erfüllen als tierökologisch wertvolle Linearstrukturen mit einem floristischen Artenreichtum eine besondere Wanderkorridor-Funktion. Außerdem dient die strukturreiche Landschaft als Jagdhabitat für Fledermäuse.

Das Schutzgut **Landschaft** ist in der freien Feldflur ohne markante Strukturen, mit der Vorbelastung durch die bestehende Straße, die Bahnlinie und eine damit verbundene nicht unerhebliche Lärmbelastung nur von mittlerer Bedeutung.

Grundsätzlich befinden sich die genannten Strukturen alle im Wirkraum der bestehenden B 304 oder im Wirkraum der Bahnlinie Rosenheim – Freilassing und sind somit stark vorbelastet durch Zerschneidungswirkung, Lärm und Schadstoffbelastungen.

- Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Eingriffs:

Die geplante Baumaßnahme verursacht durch Bau und Anlage in Teilbereichen erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Im Einzelnen:

In den Planunterlage Nrn. 19.1.1. (Umweltfachliche Untersuchung – Erläuterungsbericht) und 19.2.1 (saP) werden die Eingriffe durch die geplante Baumaßnahme für die jeweils betroffenen Arten- und Biotopbestände und landschaftlichen Gegebenheiten dargestellt.

Schutzgut Biotope, Tiere und Pflanzen: Insbesondere unmittelbar durch Versiegelung betroffen sind extensive Säume entlang der Bahn- und Straßenböschungen in einem Umfang von 3.556 m². Es sind keine Gehölze betroffen, außer vereinzelt Jungwuchs (jünger als 5 Jahre). Durch den bestandsorientierten Ausbau liegen alle betroffenen Strukturen in der standardisierten Beeinträchtigungszone von 50 m für das prognostizierte Verkehrsaufkommen von über 5.000 Kfz/Tag. Betriebsbedingte (mittelbare) Beeinträchtigungen umfassen Barriere- und Isolationswirkungen (auch anlagebedingt verursacht), Lärm- und Schadstoffimmissionen, optische Störungen, Kollisionen etc. Beim bestandsorientierten Ausbau kommt es zu keinen betriebsbedingten Veränderungen. Beim Prüfungspunkt Artenschutz wurde bereits detailliert

dargestellt, dass die durch das Vorhaben betroffenen Bahnsäume Lebens-, Fortpflanzungs- und Ruhestätte für Zauneidechsen und Schlingnattern sind und die Spalten in der alten Bahnbrücke ggf. (aber unwahrscheinlich) vereinzelt als Tagesverstecke für Fledermäuse dienen können. Diese Strukturen werden teilweise zerstört.

Schutzgut Boden, Wasser und Kleinklima: Versiegelt werden überwiegend Straßenbegleitgrün und Intensivgrünland (9.955 m²). Dem steht die Entsiegelung von Flächen aus der nicht mehr benötigten B 304alt gegenüber (4.592 m²). Die maßgebliche Versiegelung, die kompensiert werden muss, beziffert sich auf 5.363 m². Außerdem werden 1.581 m² Ackerflächen versiegelt. Durch die Neuversiegelung gehen sämtliche Funktionen des Bodens für den Naturhaushalt (Standort für Pflanzen und Tiere, Filter- und Puffervermögen) verloren. Dies betrifft auch die Funktionen für den Wasserrückhalt und kleinklimatische Veränderungen. Die Grundwasserverhältnisse bleiben unberührt. Durch den Neubau der Entwässerung der Fahrbahnen und des Radwegs ist dagegen eine deutliche Verbesserung für das Schutzgut Wasser gegenüber dem bestehenden System zu erwarten. Die Grundwasserneubildung wird nicht negativ beeinflusst.

Schutzgut Landschaft und Erholung: Der überplante Bereich ist bereits jetzt durch die verkehrliche Nutzung der B 304 geprägt und vorbelastet. Entlang der Ausbaustrecke ist ein Radweg geplant, der das bestehende Wegenetz ergänzt.

Aus den Zielsetzungen übergeordneter Fachplanungen (Landesentwicklungsprogramm, Regionalplanung, Arten- und Biotopschutzprogramm) wurde vom Vorhabensträger als naturschutzfachliches Leitbild formuliert:

- Erhöhung der Lebensraumvielfalt;
- Verbesserung der Biotopverbundsituation entlang der Bahn- und Straßenböschungen als die letzten verbliebenen extensiv genutzten Flächen mit besonderer Bedeutung als Lebensraum für Schlingnatter und Zauneidechse.

Aus diesem Leitbild leitet der Vorhabensträger Maßnahmen ab, die geeignet sind, die ermittelten Konflikte und Eingriffe zu kompensieren. Vom Ausbau sind vorrangig Straßenbegleitgrün und Intensivgrünland betroffen. Bemerkenswert ist aber auch die Betroffenheit von extensiven Säumen entlang der Bahnlinie, die auch den Lebensraum von Schlingnatter und Zauneidechse bilden. Ziel ist es, an Ort und Stelle diesen Lebensraum nach Abschluss der Baumaßnahme wieder herzustellen. Der langfristige Fortbestand der lokalen Population darf nicht negativ beeinflusst werden.

Konfliktbereiche und Vermeidungsmaßnahmen:

- Konflikt mit erhaltenswerten straßennahen Biotopflächen, Landschaft -> Maßnahme 1 V: Schutz vor Vegetationsschäden durch Beschränkung des Baufeldes auf Flächen außerhalb naturschutzfachlich hochwertiger Flächen (unter 4 Wertpunkten), geordnete Lagerung und schonender Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen, ggf. Staubschutzmaßnahmen zur Vermeidung von Stoffeinträgen; Maßnahme 4 V: Rückbau versiegelter, nicht mehr benötigter Flächen und Rekultivierung; Maßnahme 5 G_{CEF}: Landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung des neuen Straßenkörpers;
- Konflikt mit Lebensraum für Zauneidechse und Schlingnatter -> Maßnahme 1 V: Beschränkung des Baufelds; Maßnahme 2 V_{CEF}: Anlage von dauerhaften Ausweichhabitaten (inkl. Flächenmanagement), Vergrämung, ggf. Umsiedlung, Abrissarbeiten und Arbeiten an Bahnböschungen nur während der Aktivitätszeit beider Arten zwischen April und September; Maßnahme 5 G_{CEF}: Schaffung von neuen artgerechten Strukturen für die beiden Arten inkl. Flächenmanagement und Mahdkonzept; um eine entsprechende Wirksamkeit der Maßnahmen zu erreichen, ist die Anlage der Ausweichhabitate mindestens ein halbes Jahr vor Baubeginn vorgeschrieben;
- Konflikt mit den Ansprüchen von Fledermäusen -> Maßnahme 3 V_{CEF}: Hinzuziehung eines Fledermausexperten vor Abriss der alten Brücke (Problematik und Lösung wurde beim Prüfungspunkt Artenschutz ausführlich dargestellt), ggf. Schaffen von zwei Spaltenquartieren bei der neuen Brücke;
- Konflikt mit Boden- und Wasserfunktionen durch zusätzliche Flächenversiegelung (Acker und Grünland) -> Maßnahme 1 V: Förderung und Schutz der Bodenfunktionen durch Baufeldbegrenzung und Verhinderung von Stoffeinträgen; Maßnahme 4 V: Rückbau versiegelter, nicht mehr benötigter Flächen, Rekultivierung, Überführung in landwirtschaftliche Nutzung oder in Straßenbegleitflächen.

Zur Sicherung der Wirksamkeit aller Maßnahmen erfolgt eine fach- und ortskundige Umweltbaubegleitung in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde.

Insgesamt stellt der bestandsorientierte Ausbau die umweltverträglichste Variante dar. Standortalternativen oder technische Alternativen, die aus Sicht der Umweltschutzgüter verträglicher wären, sind unter Berücksichtigung der Planungsziele nicht vorhanden. Damit sind die Anforderungen der Optimierung bereits durch die Planungsvariante erfüllt. Neue Zerschneidungs- oder Trenneffekte treten nicht auf. Es werden bestehende

Straßenflächen und die unmittelbar neben der Straße befindlichen Flächen beansprucht und damit fast ausschließlich vorbelastete Flächen.

3.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

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

3.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss, auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Die Ermittlung der Auswirkungen von Eingriffen, deren Bewertung unter Zugrundelegung des Vermeidungskonzepts sowie die Berechnung des Kompensationsumfangs wurden vom Vorhabensträger nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV), die für das hier planfestgestellte Vorhaben Anwendung findet (§ 1 BayKompV i. V. m.

§ 17 BNatSchG, Art. 8 BayNatSchG mitsamt den Vollzugshinweisen zur Bayerischen Kompensationsverordnung für den staatlichen Straßenbau, die von der Obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr mit Rundschreiben vom 28.02.2014 mit dem Az. IIZ7-4021-001/11 erlassen wurde) zutreffend durchgeführt.

Der Vorhabensträger hat in der Planunterlage Nr. 9.2. den Kompensationsbedarf unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff insbesondere nach den Vorgaben der §§ 7, 8 BayKompV ermittelt. Hieraus hat er einen Kompensationsbedarf von 36.718 Wertpunkten errechnet.

Als Ausgleichsmaßnahme 6 A erfolgt eine Optimierung der Wiesenbrüterhabitate auf der Fl. Nr. 1415 der Gemarkung Saaldorf in Haarmoos auf einer Fläche von 9.180 m². Die Fläche liegt im Schwerpunktgebiet des Naturschutzes lt. ABSP des Landkreises Berchtesgadener Land, Gebiet L der „Abtsdorfer Seebecken mit Haarmoos“. Auf einer mäßig artenreichen, seggen- und binsenreichen Feucht- und Nasswiese soll sich durch Pflege ein Artenreichtum entwickeln. Gegebenenfalls sind Seigen für Wiesenbrüter anzulegen. Nach einem Wiesenbrütermonitoring durch die Regierung von Oberbayern wird das endgültige Mahdregime mit dem Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt. Aus dem Flächenpool des Vorhabensträgers erfolgt eine Abbuchung der betreffenden Flurnummer 1415, Gemarkung Saaldorf. Diese Fläche wurde mit dem Maßnahmenkonzept und der prognostischen Aufwertung mit Wertpunkteermittlung vom Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, anerkannt.

Der Anregung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (**Einwender Nr. 0010**), die naturschutzfachlich notwendige Ausgleichsfläche auf solchen Grundstücken vorzusehen, unter denen sich die Bodendenkmäler der alten Römerstraße befinden oder mutmaßlich befinden, kann nicht nachgekommen werden. Hierzu wäre eine Inanspruchnahme derzeit landwirtschaftlich genutzter, fremder Flächen erforderlich, was den Vorgaben der BayKompV und den allgemeinen Grundsätzen der Flächenauswahl widersprechen würde.

Eine vertiefte Beschreibung des Konzepts auf der Ausgleichsfläche (Maßnahme 6 A) geht aus der Planunterlage Nr. 9.1. hervor, auf die an dieser Stelle verwiesen wird.

Unter Zugrundelegung der vom Vorhabensträger ausgewählten geeigneten Vermeidungsmaßnahmen und der Ausgleichsmaßnahme 6 A, durch die ein Ausgleich in Höhe von 36.720 Wertpunkten geleistet werden kann, werden alle Eingriffe vollständig kompensiert.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung all dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBI 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten.

Die agrarstrukturellen Belange wurden bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen nach § 15 Abs. 3 BNatSchG, § 9 BayKompV berücksichtigt. Die Kompensationsfläche liegt vollständig auf öffentlichem Grund.

3.3.5.3.5 Einwendung gegen die naturschutzfachliche Begutachtung und Einschätzung

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** bemängelten, dass es unter Ziffer 3.1 des LBP heiße, es handele sich um die umweltverträglichste Prüfung, was angesichts der Vorvariante 0 und der Vorvariante 1 schlicht falsch sei. Auch die Variante C sei im Übrigen schonender. Letztlich könne das alles nicht nachgeprüft werden, weil die entsprechenden Flächenzahlen ja nicht genannt würden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

In der zitierten Passage des Landschaftspflegerischen Begleitplans – Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 19.1.1) heißt es, dass der bestandsorientierte Ausbau die umweltverträglichste Variante darstelle und Standortalternativen oder technische Alternativen, die aus Sicht der Umweltschutzgüter verträglicher wären, seien unter Berücksichtigung der Planungsziele nicht vorhanden.

Diese Feststellung des Vorhabensträgers ist richtig. Die Auffassung der Einwender liefe im Ergebnis darauf hinaus, dass der Vorhabensträger sein Vorhaben entweder unterlassen müsste, oder – aus Gründen der Eingriffsregelung – eine andere Variante als die Feststellungsvariante wählen müsste. Dazu führt aber beispielsweise das OVG Lüneburg in seinem Urteil vom 31.07.2018, Az. 7 KS 17/16 folgendes aus: „In Bezug auf das Vermeidungsverbot ist zu beachten, dass dieses nicht etwa auf eine Reduktion des Vorhabens bis hin zu einer sogenannten Nullvariante zielt (...). Ob ein Vorhaben zulassungsfähig ist und an einem bestimmten Standort ausgeführt werden darf, richtet sich nach den Anforderungen des Fachrechts. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung (...) sind gegebenenfalls Planvarianten in den Blick zu nehmen. Kommen alternative Lösungen ernsthaft in Betracht, so hat die Planungsbehörde sie als Teil des

Abwägungsmaterials in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ergänzt die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Sie setzt die fachgesetzliche Zulässigkeit des Eingriffs voraus und ist den fachgesetzlichen Zulassungstatbeständen „aufgesattelt“. Ihr Ziel ist es, den Vorschriften des Fachrechts ein auf die Bedürfnisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zugeschnittenes Folgenbewältigungssystem zur Seite zu stellen. Im Rahmen der Eingriffsregelung stellt sich deshalb nicht die Frage, ob das Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist; dieser steht auf der Prüfstufe der Eingriffsregelung nicht mehr zur Disposition“.

Das bedeutet, dass sich die Variantenwahl, einschließlich der Entscheidung über die Nullvariante nach den Anforderungen des Fachrechts richtet, so dass nicht die Variante gewählt werden muss, die die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft bewirkt. Wenn sich eine Variante in der Abwägung des Fachrechts durchsetzt, dann ist diese die Basis für die Eingriffsregelung. Es geht dem Gesetzgeber mit § 15 BNatSchG nicht um die Vermeidung „des Eingriffs“, d. h. des Vorhabens, sondern um die Minimierung seiner Wirkungen. Eine Beeinträchtigung von Natur oder Landschaft ist demnach vermeidbar, soweit das Vorhaben ohne diese Auswirkungen ausgeführt werden kann, nicht aber allein deswegen, weil der Eingriff gänzlich unterlassen oder an anderer Stelle ausgeführt werden könnte. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen 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 (Schumacher, Fischer-Hüftle, Bundesnaturschutzgesetz, 3. Auflage 2021, § 15 Rn. 17). § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG verpflichtet den Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde also lediglich dazu, dass das Vorhaben in der Planfeststellungsvariante so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird und aus dem Kreis der mit einem Eingriff definitionsgemäß verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft diejenigen unterlässt, die vermeidbar sind. Daher sind Vermeidungsmaßnahmen, die ein – partiell – anderes Vorhaben bedingen, im Rahmen der allgemeinen fachplanerischen Abwägung zu prüfen. Sie werden nicht mehr durch das Vermeidungsgebot gefordert (Beier in: Zeitler, BayStrWG, Art. 37 Rn. 256 mit Verweis auf BT-Drs. 16/12 274 S. 57 und BVerwG, Urteil v. 14.07.2011, Az. 9 A 12.10 und BVerwG, Urteil v. 07.03.1997, Az. 4 C 10.96 u. a.).

Diese Grundsätze wurden bei der vorliegenden Planung beachtet und Eingriffe soweit wie möglich vermieden; dort, wo sie unvermeidbar waren, werden sie kompensiert bzw. ausgeglichen.

Die Feststellungsvariante wurde oben (Ziffer C.3.3.3 in diesem Beschluss) unter Abwägung aller Vor- und Nachteile gegenüber den anderen in Frage kommenden Varianten ausgewählt und die damit verbundenen Eingriffe in Flora und Fauna durch die oben dargestellten Maßnahmen minimiert bzw. ausgeglichen.

Insbesondere die von den Einwendern hinsichtlich des Naturschutzes favorisierten Vorvarianten 0 und 1 wurde in diesem Rahmen u. a. wegen der schwerwiegenden fachplanerischen Nachteile nicht weiterverfolgt.

3.3.5.4 Naturschutzrechtliche Abwägung

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist durchzuführen, wenn Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sind. Dabei sind die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege anderen öffentlichen bzw. privaten Belangen gegenüberzustellen. Ein Eingriff darf nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in sonstiger Weise zu kompensieren sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen.

Die naturschutzrechtliche Abwägung ist ein eigenständiger Verfahrensschritt und somit nicht Teil der entsprechenden fachplanerischen Abwägung, sondern eine rein zweiseitige Abwägung zwischen den Interessen an der Vorhabensdurchführung und den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die durch die Genehmigungsbehörde durchzuführen ist.

Das Integritätsinteresse von Natur und Landschaft ist, unabhängig vom gelingenden Ausgleich der Folgen des Eingriffs, in die Abwägung einzustellen. Es genießt einen hohen Rang (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.04.1997, Az. 4 C 5/96). Aber auch nach Einstellung dieses besonderen Integritätsinteresses von Natur und Landschaft überwiegt in der Gesamtbilanz das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des hier planfestgestellten Vorhabens.

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

Berücksichtigt werden auch die Belange des allgemeinen Artenschutzes und der sonstigen besonders geschützten Arten, die nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 BNatSchG nicht den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG unterliegen.

Der landschaftspflegerische Begleitplan berücksichtigt die Beeinträchtigungen von Biotopen und geschützten Lebensräumen und der dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Damit dienen diese Maßnahmen auch dem Schutz der sonstigen allgemeinen oder besonders geschützten Arten.

Nach alledem muss das Vorhaben nicht wegen der im Umweltschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für die Verstetigung der Linienführung der B 304 und den Anbau eines zusätzlichen Geh- und Radwegs sprechenden Gründe überwiegen im Rahmen der Abwägung. Die Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine zumutbare andere Trassenvariante noch durch eine andere Gestaltung des Vorhabens mit zumutbarem Aufwand weiter verringern.

3.3.6 Gewässerschutz

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses hinreichend Rechnung getragen. Es ist davon auszugehen, dass keine Veränderung der wasserwirtschaftlichen Situation gegenüber dem Bestand eintreten wird. Der amtliche Sachverständige kommt in seinem Gutachten daher abschließend zu dem Ergebnis, dass gegen das Vorhaben aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Insgesamt stehen die Belange der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung daher dem hier planfestgestellten Bauvorhaben nicht entgegen.

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Wasserwirtschaft in Einklang. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern im Beschlusstenor gesondert ausgesprochen.

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Das Bauvorhaben wurde vom Vorhabensträger in neun Entwässerungsabschnitte untergliedert und für jeden Entwässerungsabschnitt eine Einzugsfläche definiert und für diese die Entwässerungsart festgelegt. Auf die genaue Darstellung in Planunterlage Nr. 18.1 Seite 7 f. (Wassertechnische Untersuchung) wird verwiesen. Dieses Vorgehen entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Die Niederschlagswasserbeseitigung über Mulden- und Grabenversickerung ist ein gestattungspflichtiger Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

Den Vorgaben des Wasserrechts 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 diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen zur Planfeststellung und zur wasserrechtlichen Erlaubnis in ausreichendem Maße Genüge getan. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein und das Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Wasserbehörde, haben die Planunterlagen zur Entwässerung geprüft und eine Stellungnahme dazu abgegeben, die vom Vorhabensträger vollständig in den Roteintragungen berücksichtigt wurde.

Insbesondere ist eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebiets Tiefenthal (Schutzgebietsverordnung des Landratsamtes Berchtesgadener Land vom 22.07.2003, Amtsblatt Nr. 30 vom 22.07.2003; derzeitiger Wasserversorgungsträger: Zweckverband zur Wasserversorgung der Surgruppe) nicht zu besorgen. Das planfestgestellte Bauvorhaben liegt teilweise in der Zone III B. Nach der Schutzgebietsverordnung ist die Errichtung oder Erweiterung von Verkehrsflächen in der weiteren Schutzzone III B verboten, sofern nicht die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) in der jeweils aktuellen Fassung beachtet werden. Der Vorhabensträger wird zur Beachtung dieser Richtlinien durch die

Nebenbestimmungen im Tenor dieses Beschlusses verpflichtet. Auch im Übrigen wurde die gutachterliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein berücksichtigt.

Die neue Trasse der B 304 wird vom Anwesen Moosleiten 11 abgerückt. Das anfallende Oberflächenwasser versickert in der neu entstehenden Böschung bzw. in der Grünfläche, die durch den teilweisen Rückbau der bestehenden B 304 entsteht. Die Querneigung der Gemeindeverbindungsstraße, die als Zufahrt zum Anwesen Moosleiten 11 dient, wird in Richtung B 304 neu angelegt, so dass auch von dieser Straße kein Oberflächenwasser in Richtung des Anwesens fließen kann. Damit sind mögliche nachteilige Wirkungen der Straßenentwässerung auf dieses Grundstück ausgeschlossen. Die Bedenken der **Einwender Nrn. 1002, 1003** sind damit ausgeräumt.

Auch im Übrigen wird eine schadlose Ableitung des Wassers nachgewiesen. Die Forderung der **Einwender Nrn. 2001 und 2002** auf Korrektur des Erläuterungsberichts und Aufnahme von Regelungen zum Schutz der anliegenden Einwender ist damit zurückzuweisen, da nach Aktenlage und Überprüfung durch das Wasserwirtschaftsamt Traunstein keine nachteiligen Folgen für die Einwender, wie auch für die übrigen Anlieger, zu erwarten sind. Sollten wider Erwarten nachteilige Veränderung an den Anliegergrundstücken kausal durch Änderung der bestehenden Entwässerung im Zuge der Baumaßnahme entstehen, ist hier jederzeit die Einschränkung bzw. Änderung der wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 13 WHG möglich, um den Beeinträchtigungen zu begegnen.

Das Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Wasserrechtsbehörde, hat mit Schreiben vom 25.07.2019 sein Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG zur Niederschlagswasserbeseitigung erteilt.

Die Gestattung kann damit gemäß §§ 12, 15, 55, 57 WHG in der Form der **gehobenen Erlaubnis** erteilt werden. Bei Beachtung der unter den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG.

Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** haben im Anhörungsverfahren beantragt, ein unabhängiges hydrogeologische Gutachten erstellen zu lassen, da sie von einer negativen Einwirkung auf das Grundwasser durch die Baumaßnahme ausgehen. Sie beantragen ferner die Aufnahme von Auflagen, um diese zu verhindern.

Dem Antrag ist jedoch nicht zu folgen.

Die wassertechnische Untersuchung, Planunterlage Nr. 18.1., ermöglicht in ausreichender Weise eine Beurteilung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf das

Grundwasser. In dieser Untersuchung wurde insbesondere die Grundwasserüberdeckung und die Durchlässigkeit des Bodens geprüft und bei der Auswahl und Bemessung der Niederschlagswasserbeseitigungsanlagen die erhöhten Anforderungen beachtet, die hinsichtlich der Lage der Straße im Trinkwasserschutzgebiet notwendig sind. Es wurden die einschlägigen Regelwerke hierfür herangezogen. Der Vorhabensträger hat durch die Roteintragungen die vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein geforderten Nachweise erbracht, an der Entwässerungsplanung hat sich dadurch jedoch nichts geändert. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass keine Einwirkung auf das Grundwasser durch die Baumaßnahme zu erwarten ist. Eine Änderung des Grundwasserstandes und eine damit verbundene Änderung hydrologischer Verhältnisse auf den benachbarten Grundstücken ist damit nicht zu erwarten. Die Erhebung eines hydrogeologischen Gutachtens verspricht daher keine Erkenntnis, die für das Planvorhaben bzw. für die benachbarten Grundstückseigentümer relevant wäre.

3.3.7 Globales Klima - Unterstützung der Klimaziele

3.3.7.1 Rechtsgrundlagen und Prüfmethodik

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen ihrer Entscheidung den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 KSG zu berücksichtigen. Denn das Gebot ist an alle Bundesbehörden sowie an Landesbehörden adressiert, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind. Zweck des Klimaschutzgesetzes ist es gemäß § 1 S. 1 KSG, zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben zu gewährleisten. Die zur Erfüllung dieses Zweckes festgesetzten Ziele werden in den §§ 3 ff. KSG aufgeführt.

„Berücksichtigung“ bedeutet, dass der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele im Planfeststellungsbeschluss in die Erwägungen einzubeziehen sind (BT-Drs. 19/14337, S. 36). In der Gesetzesbegründung zum KSG wird eine Parallele zum Baugesetzbuch (BauGB) gezogen: Im „[...] Baugesetzbuch wird der Klimaschutz bereits ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt, in anderen Gesetzen ist dies jedoch bisher nicht der Fall. Diese Regelungslücke wird durch Absatz 1 querschnittsartig geschlossen.“ Dort wird der Klimaschutz u.a. in § 1a Abs. 5 BauGB aufgeführt. Die Klimaschutzklausel wird hier als bloßes Abwägungsmaterial und keinesfalls als sog. Optimierungsgebot verstanden, das dem Klimaschutz eine

Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumen würde. Dies muss auch für das Berücksichtigungsgebot des § 13 KSG gelten. Das Berücksichtigungsgebot führt nicht zwingend zur Durchsetzung als übergeordneter Belang, denn es verlangt seinem Wesen nach eben nur die Berücksichtigung, nicht die Beachtung (Scharlau et al., Das Bundesklimaschutzgesetz, NVwZ 2020, 1, 6). Für eine ordnungsgemäße Berücksichtigung sind die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und Klimaschutzgesichtspunkte zu berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S 36). Die Entscheidung ist unter Berücksichtigung der nationalen Klimaschutzziele (§ 3 KSG) und Abwägung mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen zu treffen.

3.3.7.2 Ermittlung der klimarelevanten Faktoren und Auswirkungen des Bauvorhabens

Der Straßenkörper als solcher stößt kein CO₂-(Ä) aus. Beim Betrieb des auf der Straße abgewickelten Verkehrs ist zu differenzieren:

Betriebsbedingt wird auf der Straße zwar Fahrzeugverkehr abgewickelt, auch solcher, der durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe Treibhausgase ausstößt. Dieser Ausstoß ist jedoch grundsätzlich den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht der baulichen Anlage „Straße“. Auch setzt die Straße selbst dann, wenn mit einer Fahrtenmehrung durch die Baumaßnahme zu rechnen wäre, nicht die Ursache für den Verkehr, sondern wickelt ihn nur ab. Sie befriedigt lediglich einen bereits bestehenden Bedarf, der – die entscheidungsgegenständliche Straße hinweggedacht – auf anderen Straßen abgewickelt würde.

Lediglich beim Bau der Straße fallen unmittelbar zurechenbare CO₂-Emissionen an. Keine Anrechnung kann für die Herstellung der für einen Straßenbau verwendeten Baumaterialien erfolgen, da diese bereits den Produktionsanlagen zuzurechnen ist (BVerwG, Beschluss v. 18.02.2021, Az. 4 B 25/20 und OVG Berlin-Brandenburg, Urteil v. 12.03.2020, Az. OVG 11 A 7.18) und ein doppelter Ansatz insofern nicht sachgerecht wäre. Hingegen ist der Betrieb der Baumaschinen direkt zuordenbar.

Darüber hinaus bleibt als möglicher klimarelevanter Faktor auch die Fläche zu betrachten, die durch das Vorhaben zusätzlich überbaut wird. Dort können Temperaturanstiege nicht mehr durch die Vegetation abgemildert werden und die Fläche, auf der CO₂ gespeichert werden kann, geht verloren. Beim hier planfestgestellten Vorhaben handelt es sich um knapp 0,8 ha Fläche, die mehr in Anspruch genommen werden gegenüber der bestehenden Anlage (hierbei ist die Entsiegelung bereits berücksichtigt).

Für die Quantifizierung und Berechnung des THG-Ausstoßes des Bauvorhabens und die anzusetzenden Werte für die verlorengelassene Speicherkapazität des Bodens durch die zusätzliche Flächenversiegelung unter den oben dargestellten Gesichtspunkten fehlen derzeit noch (unter-)gesetzliche Grundlagen, Richtlinien, wissenschaftliche Standards und anerkannte Methoden. Die Auseinandersetzung mit der Frage, in welchem Licht die THG-Emissionen und die Einbußen an CO₂-Speichern zu sehen sind und die daran anschließende Abwägung erfolgt daher verbal-argumentativ.

Hier ist durch die angestrebte Bestandsorientierung bereits eine Linienführung gewählt worden, die ein nur noch unbedingt zur Zielerreichung notwendiges Maß an Neubaufäche und Flächenneuversiegelung aufweist und damit auch in klimatischer Hinsicht (Minimierung der Bauaktivitäten, Optimierung der Nettoneuversiegelung, Wahl einer kurzen Trassenführung) bereits optimiert wurde.

Die Wahl der Nullvariante aus klimatischen Erwägungen heraus scheidet hier insbesondere deshalb aus, weil sie zum einen die Verkehrsprobleme nicht lösen könnte (s. unter Ziffer C.3.3.3.3 dieses Beschlusses). Nur hilfsweise sei darauf hingewiesen, dass andernfalls zum anderen durch eine etwa 1,5 Jahre andauernde Sperrung für den unabdingbaren Brückenneubau auf Bestand der gesamte Verkehr auf der betroffenen Strecke weiträumig umgeleitet werden müsste und daher in dieser Zeit ein stark erhöhter Treibhausgasausstoß durch die Fahrzeuge an anderer Stelle zu erwarten wäre. Zum anderen müssten auch bei der Variante der Behelfsumfahrung umfangreiche Bauaktivitäten durch Behelfsstraße und Behelfsbrücke stattfinden. Bedingt durch die untergeordnete Klassifizierung der dann in Anspruch zu nehmenden Umleitungsstrecke mit zahlreichen Ortsdurchfahrten und Kurven wären vermehrte Stauereignisse sowie Geschwindigkeitsänderungen zu erwarten, die den THG-Ausstoß der Fahrzeuge noch weiter erhöhen. Dieser Effekt wäre umso stärker in Zeiten, in welchen die Autobahn A 8 für Lkw oder gar für alle Kfz gesperrt wäre und mit einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke gerechnet werden müsste. Aufgrund der derzeit unsteten Linienführung und des damit einhergehenden beobachteten Unfallgeschehens ist auch in die Erwägung mit einzubeziehen, dass bei einer gewissen erhöhten Unfallwahrscheinlichkeit auch die Gefahr von Stauereignissen steigt, die zusätzliche THG-Emissionen auslösen, wenn auch nur in untergeordnetem Maße.

Die Effekte des Verlusts von Kaltluftentstehungsflächen durch zusätzliche Flächenversiegelung sind für das globale Klima nicht messbar, da durch das planfestgestellte Vorhaben bereits eine Änderung der kleinklimatischen Verhältnisse und Kaltluftschneisen so gering ist, dass sie nicht feststellbar bzw. quantifizierbar ist. Durch den Rückbau der nicht mehr benötigten Flächen und die so weit wie möglich und

vertretbar angestrebte Bestandsorientierung des Bauvorhabens wird jedenfalls die Nettoneuversiegelung so weit wie möglich minimiert.

3.3.7.3 Abwägung und Ergebnis

Durch die Baumaßnahmen werden in geringem Maße durch die Verstetigung und damit Verflüssigung des Verkehrs sowie die Vermeidung von Stauereignissen positive Effekte gegenüber dem Status Quo erreicht. Demgegenüber steht eine Nettoneuversiegelung in Höhe von knapp 0,8 ha und der THG-Ausstoß der Baumaschinen während der Bauphase.

Wie bereits erläutert, scheidet die Nullvariante aus gewichtigen fachlichen Gründen aus, im Übrigen wurde eine Neutrassierung gewählt, die so weit wie möglich in sicherheits- und bautechnisch sowie wirtschaftlich vertretbarer Hinsicht auf Bestand bleibt und damit die klimatisch nachteiligen Auswirkungen so weit wie vertretbar begrenzt.

Vor diesem Hintergrund überwiegen die öffentlichen Interessen am Bau der Straße.

3.3.8 Kommunale Belange und Stellungnahmen/Einwendungen

3.3.8.1 Kommunale Entwicklungsmöglichkeiten

Die künftigen Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde Ainring und des Marktes Teisendorf bleiben vom Bauvorhaben unberührt. Das Vorhaben befindet sich im Außenbereich. Es wurden keine kommunalen Planungen oder Ziele zur weiteren Entwicklung dieses Bereiches von den beteiligten Gemeinden vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich.

3.3.8.2 Realisierungsmöglichkeiten einer OU Straß

Die Gemeinde Ainring wendete sich wegen der aus ihrer Sicht damit erschwerten Realisierung einer Ortsumgehung Straß gegen die Planung. Sie habe ein erhebliches Interesse an einer Ortsumgehung. Nach derzeitiger Beschlusslage zielt die Gemeinde Ainring darauf ab, die nach ihrer Darstellung unzumutbare Ortsdurchfahrt Straß zu beseitigen durch eine partielle Verlegung der B 304. Sie drängt darauf, die notwendige Brückensanierung zu nutzen, um eine weiträumigere Trassenveränderung mit einer Ortsumgehung des innerörtlichen Bereichs der Ortschaft Straß zu planen.

Die Gemeinde Ainring hat ihre schriftlich formulierten Einwendungen und ihren Standpunkt im Erörterungstermin nochmals eindrücklich dargelegt.

Die Einwendungsführer befürchteten, dass durch die vorgelegte Planung endgültig vollendete Tatsachen geschaffen würden und mit Blick auf eine dringend notwendige Ortsumgehung von Straß keine ergebnisoffene Variantendiskussion mehr möglich sei. Auch der **Einwender Nr. 1000** sah das einzig wirklich notwendige Planungsziel in einem im Straßenverlauf befindlichen Brückenbauwerk über die Eisenbahntrasse und vermisst – von dieser Planungsnotwendigkeit ausgehend – die Diskussion langfristiger und wirtschaftlicher Lösungen mit einem Brückenbauwerk an anderer Stelle und moniert, dass eine dringend notwendige Ortsumgehung oder Untertunnelung der Ortschaft Straß stark erschwert bis unmöglich gemacht werde.

Insbesondere wurde im Erörterungstermin die Befürchtung deutlich, dass durch die jetzt hohen Investitionskosten wegen des Brückenneubaus später die Bereitschaft des Bundes fehlen könnte, eine im Rahmen einer Ortsumgehung notwendig werdende zweite Brücke zu schaffen. Die **Einwender Nrn. 2001 und 2002** bemängelten, dass hierzu in der Variantenabwägung jegliche Diskussion fehle. Durch das hier planfestgestellte Vorhaben werde die künftige Linienführung einer OU Straß faktisch bereits auf eine Nordumfahrung festgelegt. Wenn beispielsweise der noch nicht ausgebaute Abschnitt zwischen Moosleiten im Westen und Niederstraß im Osten künftig gar nicht mehr durch den Ort oder im Wege einer Nordumfahrung gebaut werde, sondern im Wege einer Südumfahrung (bahnparallel und damit dem Optimierungsgebot folgend), sei eine neue Bahnüberführung an dieser Stelle überflüssig. Sie müsse dann bei Niederstraß gebaut werden. Die Einwender verwiesen darauf, dass ihrer Meinung nach die Trassierung der B 304 durch Straß hindurch auf viele Jahrzehnte festgeschrieben werde, wenn die hier planfestgestellte Variante umgesetzt würde.

Auch die Gemeinde Ainring befürchtete, dass mit dem Brückenneubau an geplanter Stelle westlich des Ortes eine Ortsumgehung Straß für viele Jahrzehnte obsolet wäre, weil für die von der Gemeinde favorisierte und im Flächennutzungsplan aufgenommene südlich verlaufende Ortsumfahrung zwingend eine Eisenbahnüberquerung östlich der Ortschaft gebaut werden müsse. Es bestand die Befürchtung, dass eine Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan scheitere, weil dann ein neues Brückenbauwerk bestehe, das sogleich wieder unbrauchbar werde und ein zweites Brückenbauwerk für diese Ortsumgehung geschaffen werden müsse. Dies würde eine Aufnahme einer OU Straß in den BVWP aus ökonomischen Gründen ausschließen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Der Planfeststellungsbehörde ist durchaus bewusst, dass – wenn eine südliche Ortsumgehung realisiert werden sollte, wie die Gemeinde Ainring und die Einwendungsführer dies überwiegend anstreben – die Bundesstraße mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit nicht mehr über den hier planfestgestellten Neubau verlaufen würde, sondern bereits vor der Brücke vom Bestand abzweigen und ohne Querung der Bahn südlich an Straß vorbeiführen würde, um östlich von Straß nach einer dort erforderlichen Bahnquerung an den Bestand anzuschließen. Aus den oben unter Ziffer C.3.3.3.4 dieses Beschlusses ausführlich dargestellten Gründen kann dieser Aspekt nicht von der Planfeststellungsbehörde bei der Abwägung aufgegriffen werden. Auch wenn die kommunalen Belange grundsätzlich zu berücksichtigen sind, können Bundesstraßenprojekte, die eine Kommune anstrebt, die aber vom Bund noch nicht in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wurden, nicht berücksichtigt werden. Grundsätzlich sind auch die Inhalte von gemeindlichen Flächennutzungsplänen unter bestimmten Voraussetzungen durch die Fachplanung zu berücksichtigen. Dies betrifft aber nur solche Planungen, die tatsächlich in die von der Gemeinde überplanten Flächen eingreifen oder die eine Ausweisung von Flächen an anderen Orten als von der Gemeinde geplant bedürften. Diese Konstellation liegt hier aber nicht vor, da die hierplanfestgestellte Baumaßnahme überhaupt nicht auf die Darstellungen des Flächennutzungsplans einwirkt.

Darüber hinaus ist Folgendes festzuhalten:

Der Vorhabensträger hat ausdrücklich und unmissverständlich im Erörterungstermin klargestellt, dass die Tatsache eines Brückenneubaus einer Aufnahme einer OU Straß in den BVWP keinesfalls im Wege stehen kann. Es gebe zahlreiche Beispiele, in welchen Brückenbauwerke aufgrund ihrer Baufähigkeit unaufschiebbar erneuert (nicht lediglich saniert) werden mussten und wenige Jahre später die darüberführende Straße in ihrer Trasse so stark verändert worden sei, dass die neugebaute Brücke nicht mehr genutzt worden sei. Das in diesem Verfahren geplante Brückenbauwerk würde nach Ansicht des Vorhabensträger sogar im Falle einer OU Straß weiterhin notwendig bleiben, da sie notwendigerweise für die Straße benötigt wird, die dann künftig die Ortschaft Straß von Westen her erschließt – dann als Gemeindeverbindungsstraße.

Bei der Beurteilung dieses Einwands darf die Planfeststellungsbehörde auch auf die erfahrene Einschätzung des Vorhabensträgers vertrauen, dass davon die mögliche Aufnahme in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen unbeeinflusst bleibt. Der Vorhabensträger muss sich für den Fall einer Zuarbeit an das Bundesverkehrsministerium bei der Erstellung des BVWP nach 2030 und in einem künftigen Verfahren bei der Planung einer OU Straß an diesen Aussagen festhalten lassen.

Negative Stellungnahmen gegenüber vorgesetzten Behörden, Planungserwägungen und Variantenabwägungen mit dem Inhalt, die in diesem Verfahren planfestgestellte Brücke auch weiterhin zu nutzen aus dem Grund, weil es sich hier um ein relativ neues Bauwerk handelt, das im betriebswirtschaftlichen Sinne noch nicht voll genutzt worden sei, kämen einem „venire contra factum proprium“ gleich und verbieten sich daher.

Aber auch im Übrigen kann die Planfeststellungsbehörde, wie oben unter Ziffer C.3.3.3.4. dieses Beschlusses ausführlich erläutert, den Vorhabensträger nicht zur Umsetzung einer Ortsumgehung Straß zwingen. Alternativ ist ein schlichtes Unterlassen der Brückenerneuerung, wie dargestellt, aufgrund der überwiegenden öffentlichen Interessen, die allein schon für den Brückenneubau sprechen, nicht geboten. Schließlich besteht eine konkrete Gefahr, dass nicht nur die B 304 an dieser Stelle in absehbarer Zeit nicht mehr für Pkw und Lkw befahrbar ist, sondern dass die Brücke auf die Gleise stürzt. Die Linienverstetigung und der Anbau des Geh- und Radwegs, die der Vorhabensträger entsprechend seiner Zieldefinition mit in seine Planungen aufgenommen hat, wurden bezüglich dieses Aspekts der Vereitelung der Ortsumgehung, soweit ersichtlich, nicht von den Einwendern und der Gemeinde Ainring angegriffen (wohl aber aus anderen Gründen). Aber auch in dieser Hinsicht ist nicht davon auszugehen, dass diese Verbesserungsmaßnahme einer Ortsumgehung von Straß im Wege steht, da auch im Falle einer Realisierung einer Ortsumgehung und einer damit verbundenen Abstufung der B 304alt die Radwegeführung durch die Ortschaft Straß und entlang der B 304alt verbleiben würde. Gerade für den Rad- und Fußgängerverkehr ist die sichere Erreichbarkeit des Ortes von großer Bedeutung.

3.3.8.3 Entwicklungsmöglichkeiten des Ortes Straß nach Westen (**Einwender Nr. 1000**)

Der Einwender Nr. 1000 verwies im Zusammenhang mit einer Ortsumgehung von Straß auf die damit bestehenden Möglichkeiten einer Ortsentwicklung in westlicher Richtung.

Jedoch kann die Planfeststellungsbehörde diese Entwicklungsmöglichkeiten nicht in der Abwägung berücksichtigen. Die Gemeinde selbst hat keine derartigen Entwicklungspläne angegeben; es erscheint wegen der im Westen aktiv betriebenen Landwirtschaft auch unwahrscheinlich, dass eine Änderung der Nutzung in nächster Zeit angestrebt wird. Die bloße theoretische Möglichkeit einer Ortsentwicklung ohne tatsächlich dahinterstehende (Vor-)Planungen der zuständigen Kommune kann nicht zum Inhalt der Überlegungen in diesem Beschluss gemacht werden, zumal die durch die Planung nur leicht veränderte Trassenführung im westlichen Ortseingangsbereich von Straß die derzeit bestehenden Entwicklungsmöglichkeiten nicht verändert.

3.3.8.4 Baustellenbedingte Umleitungsstrecke

Die **Gemeinde Saaldorf-Surheim** wendete sich gegen die Auswahl der während der Bauphase geplanten Umleitungsstrecken. Der Streckenabschnitt durch den Ortsteil Neusillersdorf im Zuge der St 2104 wurde als sehr problematisch angesehen. Neben der für eine Staatsstraße unzureichenden Ausbaubreite wurde der derzeitige bauliche Zustand der Straße für ungeeignet befunden, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen und ordnungsgemäß abzuwickeln. Die Gemeinde Saaldorf-Surheim forderte stattdessen den Bau einer provisorischen Fahrbahn und die Ausweisung alternativer Umleitungsstrecken für den Schwerverkehr.

Außerdem wurde gefordert, den ebenfalls vom Vorhabensträger geplanten und im Ausbauplan für Staatsstraßen enthaltenen Ausbau der St 2104 bei Neusillersdorf dem gegenständlichen Ausbauvorhaben vorzuziehen und die Sperrung der B 304 auf wenige Wochen zu begrenzen.

Der Einwände und Forderungen werden zurückgewiesen.

Die geplante Umleitungsstrecke wird in zwei Fahrrichtungen aufgeteilt, um die anliegenden Gemeinden nicht übermäßig zu belasten. Im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) wird in Punkt 9 festgelegt, dass die Umleitungsstrecke in Fahrrichtung Freilassing von Westen ab Teisendorf südlich der B 304 über die St 2103 zur B 20 und weiter nach Freilassing vorgesehen ist. In Fahrrichtung Westen erfolgt die Umleitung von Freilassing aus nördlich der B 304 über die St 2104 (durch Neusillersdorf) und die St 2103 bis Teisendorf. Es bleibt unbestritten, dass die Umleitungsstrecken eine ungünstige Trassierung aufweisen und die betroffenen Anwohner während der Umleitung erheblich belastet werden. Die Wahl des Vorhabensträgers von verfügbaren klassifizierten Straßen ist dabei sachgerecht, auch wenn gerade im Bereich Neusillersdorf im bebauten Bereich ein unzulänglich trassierter Abschnitt bewältigt werden muss. Eine Umleitungsmöglichkeit, die öffentliche und private Belange mehr schont, insbesondere eine angemessene Umleitung über anbaufreie Strecken, ist nicht verfügbar; dies gilt gleichermaßen für Pkw als auch für den Schwerverkehr. Der alternativ geforderte Bau einer Behelfsfahrbahn wäre mit massiven Kosten und Eingriffen in privaten Grund, insbesondere in landwirtschaftlich genutzte Grundstücke, verbunden. Ergänzend wird auf die Erläuterungen unter Ziffer C.3.3.3.3 dieses Beschlusses verwiesen. Der Vorhabensträger hat bei der Variantenauswahl darauf geachtet, die Sperrphasen der B 304 möglichst kurz zu halten. In der Hauptreisezeit wird aufgrund der

Bedeutung der B 304 als Umleitungsstrecke für die BAB A8 möglichst keine Vollsperrung der B 304 erfolgen.

Die ebenfalls geplante und bereits planfestgestellte Maßnahme St 2104 Ausbau westlich Freilassing - Neusillersdorf 2. BA ist nicht Bestandteil des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens. Daher kann die Planfeststellungsbehörde im Rahmen dieses Beschlusses keine Bestimmungen zur Umsetzungsreihenfolge im Zusammenhang mit dem anderen Verfahren vorgeben.

3.3.9 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Durch das Vorhaben werden knapp 2 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche dauerhaft in Anspruch genommen (Erwerb), knapp 1 ha vorübergehend.

Insbesondere wurde in die Abwägung eingestellt, dass die landwirtschaftlichen Betriebe teilweise durch den Anschnitt ungünstigere Winkel erhalten, die die Bewirtschaftung erschweren. Insbesondere das Grundstück mit der Fl. Nr. 1 der Gemarkung Straß wird als Weide genutzt, der Stall steht auf diesem Grundstück. Die Tiere müssen nach Angaben des Eigentümers mehrfach täglich zwischen Weide und Stall wechseln, was bei der Inanspruchnahme und der Frage nach möglichem Tauschgrund für den Flächenverlust erschwerend zu berücksichtigen ist. Dem Eigentümer des Grundstücks mit der Fl. Nr. 2748 der Gemarkung Weildorf wurde die rückzubauende Fläche der alten Bundesstraße am nordöstlichen Grundstücksrand vom Vorhabensträger als Ausgleich angeboten.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergab jedoch, dass das Vorhaben dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe (hierzu ausführlicher unten). Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen und bautechnischen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose erforderlich. Die Maße richten sich nach den Vorgaben der RAL 2012 für die Entwurfsklasse (EKL) 3. Dabei ist der Vorhabensträger von den Vorgaben der RAL 2012 abgewichen, die aufgrund der Verbindungsfunktionsstufe grundsätzlich die höherrangige EKL 2 vorgeben würden und hat die flächenschonendere EKL 3 gewählt, was bei sehr niedriger Verkehrsnachfrage ausweislich der RAL möglich und auch nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde sachgerecht ist. Die Anlage eines zusätzlichen Geh- und Radwegs mit den erforderlichen Ausbaubreiten ist aus Gründen der Verkehrssicherheit sachgerecht. Das Interesse an einer Bauausführung mit baulicher Trennung von Kfz- und nichtmotorisiertem Verkehr überwiegt daher auch das Interesse an einer möglichst weitgehenden Schonung landwirtschaftlich genutzten Grundeigentums und damit auch des eingerichteten und ausgeübten landwirtschaftlichen Betriebs. Die naturschutzfachlichen Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen können auf öffentlichem Grund umgesetzt werden.

Das von den anliegenden Landwirten genutzte untergeordnete Wegenetz wird an die neue B 304 angeschlossen; durch die Auflagen im Tenor dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Zufahrten zu den landwirtschaftlichen Grundstücken in der Bauausführung sachgerecht und nach den Vorstellungen der betroffenen Landwirte ausgeführt werden.

Für die Bauzeit hat das Staatliche Bauamt Traunstein eine externe bodenkundliche Baubegleitung zugesagt, so dass ein ordnungsgemäßer Umgang mit den Böden und die Wiederverwendbarkeit nach Abschluss der Baumaßnahme sichergestellt sind.

Die Sicherung der Bodenfunktionen und der landwirtschaftlichen Einrichtungen ist mit den Auflagen unter Ziffer A.3.7. dieses Beschlusses sichergestellt und eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung nach den Planunterlagen vorgesehen.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe wurden nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht ersichtlich.

3.3.10 Denkmalschutz

Einige Bauernhäuser in Straß stehen unter Denkmalschutz, diese sind von der Baumaßnahme aber nicht betroffen. Die Straße selbst hat ihre Ursprünge in der römischen Kaiserzeit. Das Teilstück Bau-km 0+400 bis 0+700 befindet sich im Bereich des Bodendenkmals D-1-8143-0171 (Teilstück der Trasse Augsburg – Salzburg). Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (BayLfD) wurde angehört. In seiner Stellungnahme verweist das BayLfD auf die Tatsache, dass sich im Bereich des Umbaus

immer noch Reste der Straße oder dessen Nebenanlagen unter dem Humus erhalten haben können. Bodendenkmäler sind Hinterlassenschaften von Menschen, vor allem aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit, und sind einzigartige Zeugnisse der bayerischen Landesgeschichte. Unter diesen Hinterlassenschaften versteht man nicht nur die Funde (Werkzeug, Geräte, Behältnisse, Bekleidung, Trachtzubehör etc.), die aus unterschiedlichen Materialien hergestellt sein können, sondern auch die im Boden meist direkt unter dem Humushorizont erkennbaren und erhaltenen Gruben, Gräben, Gräber, Mauern oder auch Schichtpakete (Siedlungsschichten) etc. Funde und im Boden erhaltene, auf den Menschen zurückgehende bauliche Veränderungen geben damit direkt ein Zeugnis über Siedlungsform, Bestattungsbrauch und Wirtschaftsgrundlage ab. Indirekt sind auch Rückschlüsse auf Gesellschaftsform und religiöse Vorstellungen möglich. Die Zerstörungen von Bodendenkmälern entstehen sowohl baubedingt durch die Anlage der Baustraße bzw. der Baustelleneinrichtung als auch anlagebedingt durch die Anlage der Straßentrasse, der Brücke und der Entwässerung oder durch die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehenden Bau- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Beeinträchtigungen können erheblich sein und zur irreversiblen Zerstörung der Bodendenkmäler führen. In diesem Beschluss wurde daher die Stellungnahme des BayLfD berücksichtigt und die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen unter Ziffer A.3.9. in den Tenor dieses Beschlusses zum Schutz nachweislich vorhandener oder mutmaßlicher Bodendenkmäler aufgenommen. Lediglich die Forderung des BayLfD auf Vorbereitung der Baumaßnahmen durch die denkmalpflegerisch erforderlichen Schritte mit einem Zeitvorlauf von zehn Monaten konnte nicht übernommen werden, da der Vorhabensträger nicht mit einem so großen Vorlauf planen kann und ein angemessener, leistbarer Vorlaufzeitraum gewählt.

Sollten im Zuge der Bauausführung auch in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege nicht aufgezeigte Bodendenkmäler mit nationaler Bedeutung auftreten, deren Schutz durch die vorgesehenen Auflagen nicht hinreichend gewährleistet wäre, hat die Planfeststellungsbehörde nach Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG die Möglichkeit, über dann möglicherweise gebotene ergänzende Schutzauflagen zur Abwendung unvorhergesehener Nachteile für Belange der Denkmalpflege zu entscheiden.

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

3.3.11 Wald

Waldflächen im Sinne des Waldgesetzes sind von der Maßnahme nicht betroffen.

3.3.12 Luft und lokales Klima

Anhand der im vorherigen Punkt dargestellten Aspekte ist es nicht denkbar, dass sich messbare negative Auswirkungen auf das lokale Klima ergeben könnten.

Insbesondere der Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans (Planunterlage Nr. 19.1.1) enthält keine Erkenntnisse, die auf ein anderes Ergebnis hinsichtlich des lokalen Klimas hindeuten würden.

Eine Vorbelastung der lufthygienischen Situation ergibt sich aus der Bestandstrasse der B 304, die im Zuge der Baumaßnahme geringfügig in ihrer Trassierung geändert wird. Insbesondere ist, wie gezeigt, keine Veränderung der Verkehrsbelastung aufgrund der Baumaßnahme zu erwarten. Da nur an 10 % der Tage Windstille zu verzeichnen ist, sind die Auswirkungen der Trassenverschiebung im unmittelbaren Umgriff der Straße kaum von Relevanz. Auch die Wohnbebauung rechts und links der Straße (Anwesen Moosleiten 11 und 15) bleibt in klimatischer Hinsicht unbeeinflusst von der Änderung.

Besonders wertvolle CO₂-Speicher wie Wälder, Moore oder ähnliches, werden nicht berührt.

Durch die Wahl einer möglichst kleinräumigen Änderungstrassierung bleibt die Beeinträchtigung der Kaltluftentstehungsflächen und Bodenfunktionen so gering wie möglich.

3.3.13 Belange des Bahnverkehrs

Die B 304 überquert an der plangegegenständlichen Stelle die Bahntrasse Traunstein – Freilassing. Diese Strecke ist Bestandteil der Strecke München – Salzburg, eine der europäischen Hauptschienentrassen des internationalen Personen- und Güterverkehrs. Die Strecke ist Bestandteil der Magistrale für Europa sowie der TEN-Linie 17 als Hochleistungsstrecke von Paris nach Budapest (TEN = Transeuropäisches Netzwerk, Festlegung durch Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABI. L 228 vom 09.09.1996, Seite 1 ff.). Die

Streckenabschnitte über Rosenheim, Traunstein, Freilassing und Salzburg sind eine tragende Säule für den internationalen Schienengüterverkehr zwischen West- und Osteuropa, sie verbinden die Metropolen München und Salzburg miteinander und werden darüber hinaus von Berufspendlern, Schülern, Flugreisenden, Touristen und Geschäftsreisenden in großer Anzahl, regelmäßig und intensiv genutzt. Sperrungen oder Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs sind daher so weit wie möglich zu minimieren, da sie immense Auswirkungen auf den Personenverkehr, aber auch auf den internationalen Gütertransport haben und eine sinnvolle Bahn-Umleitungsstrecke nicht zur Verfügung steht. Bei jeder Streckensperrung steht lediglich das Hilfsmittel des Schienenersatzverkehrs mit Bussen zur Verfügung, der jedoch durch die hohe Anzahl an Reisenden jeden Tag nicht in der Lage ist, die Anforderungen zu bewältigen. Vor diesem Hintergrund kann bei der Feststellungsvariante ein Bauablauf geplant werden, der Eingriffe in die Bahninfrastruktur oder in bahninterne Abläufe, die Sperrungen für den Zugverkehr notwendig machen, so weit wie möglich vermeidet.

Insbesondere wurde durch die Wahl eines Kreuzungswinkels mit 45° und eines Brückenbauwerks, das ohne Verwindungen geplant werden kann, sicherstellt, dass ein wartungs- und sanierungsarmes Bauwerk mit hoher Lebensdauer geschaffen werden kann und damit auch langfristig die Eingriffe in den Bahnverkehr wegen Brückenarbeiten minimiert werden können.

3.3.14 Sonstige öffentliche Belange

3.3.15 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Regelungsverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

3.4 Private Belange

3.4.1 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus

(Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

3.4.2 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden aus Privateigentum rund 2 ha dauerhaft und 1 ha vorübergehend benötigt.

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

3.4.3 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG, Urteil v. 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen Ersatzlandgestellung anordnen. Die Planfeststellung hingegen verursacht noch nicht unmittelbar den Grundverlust, so dass also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben eventuelle Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

Eine Existenzgefährdung wurde jedoch nicht geltend gemacht und ist auch sonst für keinen der betroffenen Betriebe bzw. Grundstückseigentümer ersichtlich.

3.4.4 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.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil v. 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen, was durch die Auflagen unter den Ziffern A.3.7 und A.3.8 dieses Beschlusses sichergestellt ist. 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. Umwege sind aber Gegenstand der Abwägung. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten.

3.4.5 Übernahme von Restflächen (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 machten geltend, dass manche Flächen durch die Trasse so ungünstig an- oder durchschnitten würden, dass unwirtschaftliche Restflächen verblieben. Es wurde beantragt, den Vorhabenträger im Planfeststellungsbeschluss durch Auflage zu verpflichten, auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers solche unwirtschaftlichen Restflächen gegen Zahlung einer angemessenen

Entschädigung zu erwerben sowie Bewirtschaftungerschwernisse vollumfänglich zu entschädigen.

Der Antrag wird zurückgewiesen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

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. Da allerdings die Entstehung unwirtschaftlicher Restflächen nur in äußerst geringem Maße zu verzeichnen ist, kann dies die Planung nicht zu Fall bringen.

Die Übernahme der entstehenden unwirtschaftlichen Restflächen auf Verlangen des jeweiligen Grundstückseigentümers wurde vom Vorhabensträger jedoch zugesagt. Dies gilt nicht nur für die Grundstücke der Einwender, sondern für alle anderen betroffenen Grundstücke auch. Dementsprechend wurde eine Auflage in diesen Beschluss unter Ziffer A.3.7.9 übernommen.

3.5 Einzelne Einwender

3.5.1 Bau von Linksabbiegespuren für die Anwesen Moosleiten 11 sowie Moosleiten 15 und 16 (Einwender Nrn. 1002, 1003, 1004, 1006)

Die Einwender Nrn. 1002, 1003, 1004, 1006 forderten den Bau von Linksabbiegespuren, zum einen für die Zufahrt zum Anwesen Moosleiten 11, zum anderen für die Zufahrt zu den Anwesen Moosleiten 15 und 16.

Der Forderung kann jedoch nicht nachgekommen werden. Derzeit sind bei den Zufahrten zu den Anwesen Moosleiten 11 und 15/16 keine Linksabbiegespuren vorhanden. Die

Linienführung der B 304 wird durch die Planung verbessert. Damit verbessern sich auch die Sichtverhältnisse. Aufgrund der sehr untergeordneten Verkehrsbelastung der geplanten Einmündungen der Zufahrten zu den Anwesen Moosleiten 11 und 15 / 16 hat sich der Vorhabenträger auch aufgrund des damit verbundenen größeren Flächenverbrauchs in der Gesamtabwägung gegen die Anlage von Linksabbiegespuren entschieden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Einschätzung an. Da nach den schlüssigen Ausführungen des Vorhabensträgers kein Verkehrsbedürfnis hierfür besteht, wäre die damit verbundene Aufweitung der Straße und damit die nochmals erhöhte Flächeninanspruchnahme zulasten fremder Grundstückseigentümer nicht angemessen.

3.5.2 Beantragung eines Meliorationsprojekts (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 gaben zu bedenken, dass die landwirtschaftlichen Betriebe bzw. die jeweiligen Eigentümer auf die Funktionsfähigkeit der bestehenden Drainagesysteme existenziell angewiesen seien. Die vorhandenen Meliorationssysteme seien teilweise äußerst komplex. Sie beantragten deshalb, dem Vorhabenträger aufzugeben, im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens von einer Fachfirma ein entsprechendes Meliorationsprojekt ausarbeiten zu lassen, welches verbindlicher Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses werden solle.

Der Antrag wird abgelehnt.

In den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses wurde zum Schutz und auf Anregung der Einwender Nrn. 2001 und 2002 festgelegt, dass die von der Baumaßnahme betroffenen bestehenden Drainagesysteme funktionsfähig zu erhalten bzw. gleichwertig wieder herzustellen sind. Die wassertechnische Untersuchung ergab, dass keine negativen Veränderungen der Entwässerung zu erwarten sind. Mit dieser Erkenntnislage besteht keine Rechtsgrundlage, dem Vorhabensträger die Durchführung eines Meliorationsprojekts vorzugeben.

3.5.3 Antrag auf Aufnahme einer Auflage zur Beseitigung von Vernässungsschäden (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender beantragten eine Übernahme der Gewährleistung für die ununterbrochene Funktionsfähigkeit der Drainage- und Entwässerungssysteme bei sämtlichen Änderungen an den vorhandenen Systemen sowohl seitens der durchführenden Baufirma als auch insbesondere des Straßenbaulastträgers. Darüber

hinaus wurde beantragt, den Vorhabenträger durch Auflage zu verpflichten, sämtliche Schäden durch Vernässungen an Grundstücken im Planfeststellungsbereich und auch an den nicht unmittelbar betroffenen Flächen Entschädigungen zu leisten, soweit der Vorhabensträger nicht im Einzelfall nachweisen könne, dass die Vernässungen nicht durch die Baumaßnahme verursacht wurden. Zudem wurde beantragt, eine Beweissicherung über den gegenwärtigen Zustand der im Umgriff und im Einflussbereich der vorgesehenen Baumaßnahme liegenden Flächen durchzuführen. Der Antrag wurde damit begründet, dass damit nachteilige Veränderungen der Flächen festgestellt werden könnten. Daneben sei die gesamte Entwässerungssituation nochmals in Abstimmung mit den Betrieben zu überprüfen und technische Nachbesserungen einzuplanen.

Die Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen.

Haftungs- und Gewährleistungsaufgaben oder Beweislastregelungen wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, werden dem Vorhabenträger nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden. Solche Auflagen sind unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungs- und Beweislastregelungen auch nicht erforderlich. Sollten kausal auf das planfestgestellte Bauvorhaben zurückzuführende Schäden eintreten, so sind diese vom Vorhabenträger nach den geltenden gesetzlichen Regelungen zu beseitigen oder zu entschädigen. Die Haftung hierfür ergibt sich insbesondere aus § 89 WHG und dem Nachbarrecht, es gelten die allgemeinen Beweislastregeln.

Grundsätzlich wurde bereits durch die Beteiligung des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein in der Aufstellung der Planunterlagen sichergestellt, dass Vernässungsschäden nach dem derzeitigen Wissensstand nicht zu erwarten sind. Die Einwender legen nicht dar, inwiefern und warum dennoch eine Vernässung zu befürchten sei. Daher gibt es auch für die Beauftragung einer nochmaligen Prüfung der Entwässerungssituation keinen Grund: es ist nicht ersichtlich, warum und inwiefern sich die fachliche Beurteilung im Rahmen einer wiederholenden Prüfung ändern sollte.

3.5.4 Antrag auf Schutz vor Beeinträchtigungen aus Ausgleichs-, Ersatz- und Gestaltungsmaßnahmen (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender beantragten sicherzustellen, dass angrenzende landwirtschaftlich genutzte Flächen nicht beeinträchtigt werden, soweit im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplanes oder sonst Maßnahmen (Ausgleichs-, Ersatz-, Gestaltungsmaßnahmen) vorgesehen sind. Ausdrücklich forderten die Einwender, dass

durch die Gestaltung solcher Maßnahmen und durch ausreichende Grenzabstände sichergestellt werde, dass sich die Belichtungsverhältnisse nicht verschlechtern dürften, der Kaltluftabfluss nicht gehindert werden dürfe, Wurzeln nicht auf landwirtschaftlich genutzte Grundstücke übergreifen dürften und nachteilige Einwirkungen von Laub und/oder Nadelstreu vermieden werden müssten. Ferner müsse gewährleistet sein, dass Gehölze in ausreichender Entfernung zu den vorgesehenen Zufahrten stünden, damit diese von landwirtschaftlichen Maschinen, insbesondere Mähreschern und Eggenkombinationen in Arbeitsstellung genutzt werden könnten.

Die Planfeststellungsbehörde hat in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses festgelegt, dass bei den Grundstückszufahrten ein ausreichender Abstand der Bepflanzung einzuhalten ist, damit die von den Einwendern benannten landwirtschaftlichen Maschinen passieren können. Die Notwendigkeit, dass ein Passieren der landwirtschaftlichen Maschinen möglich sein muss, liegt auf der Hand. Dass dies auch in der erhöhten Fahrzeugbreite in Arbeitsstellung gewährleistet sein muss, sieht die Planfeststellungsbehörde dagegen als nicht notwendig an; dies dürfte straßenverkehrsrechtlich bereits höchst problematisch sein.

Im Übrigen werden die Anträge zurückgewiesen.

Das naturschutzfachliche Maßnahmenkonzept sieht die Errichtung einzelner naturnaher Strauchgruppen (v. a. Hecken) auf breiteren Böschungen und fünf Einzelbaumpflanzungen vor. Die von diesen Maßnahmen ausgehenden Beeinträchtigungen auf die Grundstücke der Einwender, insbesondere durch Verschattung, Übergriff von Wurzelwerk, Laubwurf und Änderung des Kaltluftabflusses, werden sehr gering ausfallen. Vor diesem Hintergrund wäre es nicht sachgerecht, zum Schutz der betroffenen Eigentümer vor diesen geringen Beeinträchtigungen Abschlüsse in den natur- und artenschutzfachlich wichtigen Maßnahmen zu machen und die Wirksamkeit dieser Maßnahmen durch Änderungen zugunsten der Einwender zu riskieren oder zu schwächen.

Der Anspruch aus Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG, wonach bei nachteiligen Wirkungen des Vorhabens dem Vorhabensträger grundsätzlich Schutzvorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Schutzanlagen aufzuerlegen sind, setzt eine gewisse Erheblichkeit der Beeinträchtigung voraus. Die sog. fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle muss überschritten sein (Numberger in: Zeitler, BayStrWG, Art. 38 Rn. 150 e).

Insbesondere das zivilrechtliche Nachbarrecht und die damit verbundenen Unterlassungsansprüche von Grundstückseigentümern nach §§ 906, 907 BGB finden nach allgemeinen Grundsätzen auf öffentliche Anlagen jedoch keine Anwendung

(BVerwGE 123, 37, NVwZ 2005, 803). Die privatrechtlichen Rechtsbeziehungen des Grundstücks, von dem die Beeinträchtigungen ausgehen, werden durch die öffentlich-rechtliche Zweckbindung dieser Sache überlagert und eingeschränkt (Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturmaßnahmen, 4. Aufl. 2011, Rn. 36).

Die Immissionen, die nach Nachbarrecht zu unterlassen wären und die auch durch Schutzvorkehrungen nicht vermieden werden können, können über Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG nur einen Entschädigungsanspruch gewähren. Dieser besteht jedoch auch nur, wenn das Maß der Beeinträchtigung die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rn. 108), die hier durch § 8a Abs. 7 FStrG auf einen dauerhaften (kompletten) Entzug oder eine erhebliche Beeinträchtigung des Zutritts von Luft und Licht festgesetzt wird. Diese Schwelle ist hier aufgrund der sparsamen Bepflanzung und der damit verbundenen Geringfügigkeit von Schattenwurf und Änderung der Kaltluftabflüsse nicht erreicht bzw. überschritten.

Hinsichtlich des Wurzelwuchses und des Laubfalls wird ebenfalls keine erhebliche Beeinträchtigung zu verzeichnen sein, die die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet.

Abschließend festzustellen ist in diesem Zusammenhang, dass nach Art. 50 Abs. 1 Satz 2 AGBGB für Bepflanzungen längs einer öffentlichen Straße sowie für Bepflanzungen, die zum Schutz einer Eisenbahn dienen, keine Grenzabstände gelten und die Planung damit nicht gegen öffentlich-rechtliche Normen verstößt.

3.5.5 Antrag auf Entschädigung wegen Mehraufwendungen hinsichtlich des durch die Baumaßnahmen bedingten Verwaltungsaufwands (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Die Einwender Nrn. 2001 und 2002 wiesen auf die Erfahrungen anderer betroffener Betriebe hin, dass auf Jahre hin allein eine Arbeitskraft damit beschäftigt sein werde, die Pachtverträge und das Antragswesen für Fördermittel zu verwalten. Allein die jährlichen Förderanträge seien um die dauerhaft benötigten Flächen zu reduzieren. Hinzu kämen abgehende, vorübergehend benötigte und im Zeitablauf an den Betrieb wieder zurückgegebene Humuslagerflächen. Sie beantragten daher, dem Vorhabenträger aufzugeben, dem Betrieb die rein maßnahmebedingten Verwaltungsmehrkosten zu erstatten.

Der Antrag wird zurückgewiesen, da es für eine derartige Entschädigungsleistung keine Rechtsgrundlage gibt. Die in einem gesonderten Verfahren zu ermittelnde Entschädigungsleistung bemisst sich nach dem Bayerischen Enteignungsgesetz,

welches nach seinem Art. 8 für den durch die Enteignung eintretenden Rechtsverlust und für andere durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile eine Entschädigung vorsieht. Diese beiden Tatbestände sind in Art. 10 und Art. 11 BayEG näher beschrieben und umfassen erhöhten Verwaltungsaufwand für Förderanträge nicht.

3.5.6 Antrag auf weitere Entschädigungsleistungen (**Einwender Nrn. 2001 und 2002**)

Des Weiteren wurde im Anhörungsverfahren von den Einwendern Nrn. 2001 und 2002 beantragt, den Vorhabenträger mittels Auflage zu verpflichten, für Schäden an den nicht unmittelbar betroffenen Flächen Entschädigungen zu leisten, soweit er nicht nachweisen könne, dass die Schäden nicht von der Baumaßnahme herrühren.

Der Antrag wird zurückgewiesen, da weder für eine pauschale Entschädigungsverpflichtung bezüglich nicht unmittelbar betroffener Flächen noch für die Festlegung einer Beweislastumkehr eine Rechtsgrundlage besteht. Soweit erkennbar ist, dass das Bauvorhaben auf anliegende Grundstücke Einfluss nimmt, wurde dies zum Gegenstand dieses Beschlusses gemacht. Treten nicht voraussehbare Wirkungen des Vorhabens auf das Recht eines anderen erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auf, so kann der Betroffene Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen verlangen, welche die nachteiligen Wirkungen ausschließen, Art. 75 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG. Durch diese gesetzliche Regelung sind die Betroffenen ausreichend geschützt, weiterer Auflagen in diesem Beschluss bedarf es daher nicht.

3.5.7 Flächenverlust mit Folgen für das Pachtverhältnis (**Einwender Nr. 1000**)

Der Einwender mit der Nr. 1000 ist Eigentümer des Grundstücks mit der Fl. Nr. 166 der Gemarkung Straß. Hierbei handelt es sich um ein nach Angaben des Einwenders langfristig verpachtetes, landwirtschaftlich genutztes Grundstück. Durch die Planung erleidet der Einwender einen dauerhaften Flächenverlust von knapp 4.500 m² und einen vorübergehenden Flächenverlust von rund 1.800 m² während der Bauzeit. Der Wegfall stelle nach seinen Angaben auch für den Pächter aufgrund der Flächengroße und des Zuschnitts eine massive Beeinträchtigung dar. Der Grundstückszuschnitt der verbleibenden Flächen sei unwirtschaftlich und würde zur Aufgabe des Vertragsverhältnisses führen. Der Wegfall des ertragreicheren Hangteils sei wesentlich. Der Einwender sei in dieser Form und auf Grundlage dieser Planung nicht damit einverstanden. Bereits für die Verlegung der B 304 im Bereich des Bahnübergangs Mühlreit seien vor einigen Jahren erhebliche Grundstücksflächen vom Einwender zur

Verfügung gestellt worden. Der Einwender forderte einen angemessenen Ausgleich durch Ersatzlandgestellung. Im Übrigen fordert er neben bzw. statt der geplanten Zufahrt eine Zufahrt wie im Bestand an der nordwestlichen Grundstücksgrenze.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Pächter selbst hat keine Einwendungen bezüglich der Unwirtschaftlichkeit einer Fortführung des Pachtverhältnisses erhoben. Im Zuge der Wahrunterstellung wird jedoch von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegt, dass das Pachtverhältnis zwischen dem Einwender als Grundstückseigentümer und dem Pächter vorhabensbedingt beendet wird bzw. der Pächter die Bewirtschaftung aus Gründen der Rentabilität aufgeben muss. In der Abwägung tritt jedoch das Interesse des Einwenders am ungeschmäleren Erhalt seines Grundstücks und der Einnahmequelle aus dem Pachtverhältnis hinter die öffentlichen Interessen an der hier planfestgestellten Maßnahme zurück. Insbesondere ist kein eigener landwirtschaftlicher Betrieb des Einwenders existenzgefährdend betroffen. Hier geht es lediglich um die Einnahme des Einwenders aus einem Pachtvertrag. Entschädigungsfragen sind in einem gesonderten Verfahren zu klären.

Auch Bewirtschaftungserschwernisse durch Änderungen der Zufahrtsmöglichkeiten sind hinzunehmen, solange nicht besondere Umstände gegeben sind. Solche sind nicht ersichtlich. Allerdings hat der Vorhabensträger signalisiert, im Rahmen des Grunderwerbs eine weitere Zufahrtsmöglichkeit ähnlich wie im Bestand zu prüfen.

3.5.8 Flächenentzug bei Grundstück mit der Fl. Nr. 2696 der Gemarkung Weildorf (Einwender Nr. 1005)

Der Einwender Nr. 1005 wendete sich insgesamt gegen die Planung. Aus betrieblichen Gründen könne er keinesfalls auf seine vom Vorhabensträger benötigte landwirtschaftliche Fläche verzichten. Einem Verkauf seiner Grundstücke werde er nur zustimmen, wenn akzeptable Ersatzgrundstücke zur Verfügung stehen. Sollte es sich bei den Ersatzgrundstücken um solche südwestlich der Kleinen Sur handeln, wären diese für ihn nur geeignet, wenn eine Brücke zur Überfahrt errichtet werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wie bereits oben unter Ziffer C.3.4.2. dieses Beschlusses dargestellt, überwiegen die öffentlichen Interessen an der Umsetzung des Vorhabens die Interessen der anliegenden Grundstückseigentümer am ungeschmäleren Erhalt ihrer Grundstücke bzw. bewirtschaftbaren Flächengröße. Grundsätzlich besteht ein Anspruch auf Ersatzland nur bei Existenzgefährdung, die jedoch vom Einwender nicht geltend gemacht wird. Im

Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen wird sich der Vorhabenträger nach eigener Aussage jedoch bemühen, Ersatzland zur Verfügung zu stellen und auch für dessen Erreichbarkeit sorgen.

3.6 Gesamtergebnis der Abwägung

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 304 westlich Straß mit Erneuerung der Eisenbahnüberführung und Verbesserung der Linienführung zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird insoweit der Vorrang eingeräumt, denn die in der Planung und auch in diesem Beschluss aufgezeigten positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen in ihrer Gesamtheit für das Allgemeinwohl. Verstöße gegen striktes Recht oder unüberwindliche Hindernisse sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig. Es ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der planfestgestellten Trassierung als vorzugswürdig darstellen würde. Die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen des Vorhabens konnten durch verschiedene Regelungen, die dem Vorhabensträger u. a. durch Nebenbestimmungen auferlegt wurden, derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Einziehung, die Umstufung und die Widmung folgen aus § 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG.

4. Kostenentscheidung

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

5. Sofortige Vollziehbarkeit

Nach § 80 Abs. 2 Nr. 3a VwGO entfällt die aufschiebende Wirkung für Klagen Dritter gegen Verwaltungsakte, die die Zulassung von Vorhaben betreffend Bundesverkehrswege und Mobilfunknetze zum Gegenstand haben.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Postfach 34 01 48

80098 München

(Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München)

erhoben werden.

Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe des § 55a VwGO auch als elektronisches Dokument bei Gericht eingereicht werden.

Hinweis: Seit dem 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind ergibt sich aus § 67 VwGO.

Hinweise zur Auslegung

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Ainring, dem Markt Teisendorf und der Gemeinde Saaldorf-Surheim zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der

Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 28.06.2022

Regierung von Oberbayern

A. Wolf

Wolf

Oberregierungsrätin

