

Aktenzeichen: 4354.32_02-16-2

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**B 304 München – Wasserburg a. Inn
Beseitigung Bahnübergang Reitmehring**

München, 30.06.2022

Inhalt

A Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Festgestellte Planunterlagen.....	4
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	7
3.1 Unterrichtungspflichten	7
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	8
3.3 Verkehrslärmschutz und Luftreinhaltung	9
3.4 Landwirtschaft	11
3.5 Leitungen und ähnliche Einrichtungen	12
3.6 Denkmalschutz	14
3.7 Sonstiges.....	15
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	15
4.1 Gegenstand / Zweck	15
4.2 Plan	15
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	16
5. Straßenrechtliche Verfügungen	16
6. Entscheidungen über Einwendungen.....	16
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	16
6.2 Zurückweisungen	17
7. Sofortvollzug	17
8. Kostenentscheidung.....	17
B Sachverhalt	18
1. Beschreibung des Vorhabens	18
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	18
C Entscheidungsgründe	22
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	22
Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	22
2. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	23
3. Materiell-rechtliche Würdigung	24
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	24
3.2 Planrechtfertigung	24
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	25
3.4 Private Einwendungen	56
3.5 Gesamtergebnis.....	102
3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	102
4. Sofortvollzug	103
5. Kostenentscheidung	103
Rechtsbehelfsbelehrung	103
Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung	103

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

Aktenzeichen: 4354.32_02-16-2

**Vollzug des FStrG;
B 304 München – Wasserburg a. Inn
Beseitigung Bahnübergang Reitmehring
B 304_580_0,160 bis B 302_580_1,760**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Beseitigung des Bahnübergangs Reitmehring im Zuge der B 304 mit den sich aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan, die wasserrechtlichen Erlaubnisse und die straßenrechtlichen Verfügungen umfassen folgende Unterlagen, wobei die *kursiv* gedruckten Unterlagen nur nachrichtlich beigelegt sind:

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
		Vorbemerkung 2. Tektur	-
		Vorbemerkung 1. Tektur	-
1 T 2		Erläuterungsbericht	-
2 T		Übersichtskarte	1: 25.000
3 T 2		Übersichtslageplan (Luftbild)	1: 5.000
5		Lagepläne	
	1 T 2	Lageplan zum Regelungsverzeichnis	1: 1.000
	2 T 2	Spartenplan zum Regelungsverzeichnis	1: 1.000
6		Höhenpläne	1: 1.000/100
	1 T	B 304	1: 1.000/100
	2	AS Kreisverkehr Rampen NW und SW	1: 1.000/100
	3 T	AS-Rampe NO und AS-Rampe SO	1: 1.000/100

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	4	Direktrampe zur B 15	1: 1.000/100
	5	Verlegte Seewieser Straße	1: 1.000/100
	6	Anbindung Megglestraße/verlegte Bahnhofsstraße	1: 1.000/100
	7 T	Verlegte Bürgermeister-Schmid-Straße	1: 1.000/100
	8 T 2	Geh- und Radwegverbindung Grandlweg – B 304	1: 1.000/100
7 T		Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen	1: 1.000
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1 T 2		Maßnahmenübersichtsplan	1: 5.000
9.2 T 2		Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen inkl. Legende Teil 1	1: 1.000
9.2 T		Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen inkl. Legende Teil 2	1: 1.000
9.3 T 2		Maßnahmenblätter	-
9.4 T 2		Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation	-
9.5 T 2		Tabelle zum Nachweis der Ermittlung des Kompensationsumfangs	-
10		Grunderwerb	
10.1	1 T 2	Grunderwerbsplan	1: 1.000
	2 T	Grunderwerbsplan	1: 1.000
10.2 T 2		Grunderwerbsverzeichnis	-
11 T 2		Regelungsverzeichnis	-
12		Widmung/Umstufung/Einziehung	1: 5.000
14		Straßenquerschnitte	
14.1		Regelquerschnitte	1: 50
	1	B 304	1: 50
	2	Direktrampe zur B 15	1: 50
	3 T	Kreisverkehrsplatz	1: 50
	4	Verlegte Seewieser Straße	1: 50

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	5	Verlegte Bahnhofstraße	1: 50
	6	Anbindung Megglestraße	1: 50
	7	Verlegte Bürgermeister-Schmid-Straße	1: 50
14.2 T 2		Charakteristische Querschnitte	1: 100
16		Sonstige Pläne	
	1 T	<i>Bauwerksskizze BW 2, 3 und 4 - Blatt 1</i>	1: 250
	2 T	<i>Bauwerksskizze BW 2, 3 und 4 – Blatt 2</i>	1: 250
	3 T	<i>Lageplan zum Bauablauf</i>	1: 2.000
17		Immissionstechnische Untersuchung	-
17.1 T		Sachalltechnische Untersuchung	-
17.3		Schadstoffuntersuchung	-
18		Wassertechnische Untersuchungen	
18.1 T		Erläuterungsbericht	-
18.2 T		Wassertechnische Berechnungen	-
19		Umweltfachliche Untersuchung	
19.1.1 T 2		Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil	-
19.1.2 T 2		Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan inkl. Legende	1: 2.500
19.1.3 T		Unterlagen zu speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung	-
19.1.4 T 2		Bilanzierungsplan	1: 1.000
19.1.5 T 2		Einzelbilanz	-
19.2 T		UVP-Vorprüfung	-
20		<i>Verkehrsuntersuchung</i>	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim aufgestellt und tragen das Datum vom 28.04.2016.

Die erfolgten Planänderungen und die Ergänzungen in den Planunterlagen der 1.Tektur tragen das Datum vom 27.03.2019.

Dabei sind die ursprünglichen Unterlagen in den Planunterlagen verblieben, soweit dies notwendig ist, um die Änderungen nachvollziehen zu können. Diese Unterlagen sind durch die Aufschrift „ersetzt durch Unterlage...“ gekennzeichnet. Im Übrigen sind die Änderungen der 1. Tektur vom 27.03.2019 durch die rote Schrift zu erkennen.

Die erfolgten Planänderungen und die Ergänzungen in den Planunterlagen der 2.Tektur tragen das Datum vom 26.10.2020. Dabei sind die ursprünglichen Unterlagen und die Unterlagen der 1. Tektur in den Planunterlagen verblieben, soweit dies notwendig ist, um die Änderungen nachvollziehen zu können. Diese Unterlagen sind durch die Aufschrift „ersetzt durch Unterlage...“ gekennzeichnet. Im Übrigen sind die Änderungen der 2. Tektur vom 26.10.2020 durch die blaue Schrift zu erkennen.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Den betroffenen Sparten- und/oder Leitungsträgern, die von der Baumaßnahme betroffen sind. Das sind insbesondere:

- Stadtwerke Wasserburg a. Inn
- Telekom Deutschland GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH
- Werksver- und Entsorgung der Molkerei Meggle Wasserburg GmbH Co. KG
- Energienetze Bayern GmbH & Co. KG
- Bayernets GmbH
- DB Kommunikationstechnik GmbH
- Südostbayernbahn

3.1.2 Den folgenden Behörden:

- Stadt Wasserburg am Inn
- Untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Rosenheim
- Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim

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

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

3.2.2 Alle in den Planunterlagen dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie alle aus Gründen des Artenschutzrechts und des sonstigen Naturschutzrechts erforderlichen Maßnahmen sind zu den dort genannten Zeitpunkten umzusetzen. Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim ist über Beginn, Durchführung und Abschluss der Maßnahmen zu unterrichten.

3.2.3 Im Zuge der Ausführungsplanung sind die folgenden Maßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim abzustimmen: 1A/1CEF, 2A, 3A und 5V.

3.2.4 Bei den Maßnahmen 1A, 2A, und 3A ist das Grünland zusätzlich zur Aushagerung mit gebietseigenem Saatgut zu impfen.

3.2.5 Westlich des bisherigen Bahnübergangs sollen keine Straßenbegleitgehölze gepflanzt werden, um den Lebensraum des Kiebitzes weder zu verkleinern, noch unattraktiver zu gestalten. Zulässig sind die in den Maßnahmenblättern 1G und 10G beschriebenen Pflanzungen ab Bau-km 0+530 Richtung Osten.

3.2.6 Bei der Gestaltung der Maßnahme 1A/1CEF sind die anzulegenden Mulden mit einem Lehmschlag auszukleiden, sofern das Verschließen der bestehenden Drainagen nicht zum Zielzustand der Vernässung führt. Die CEF-Maßnahme ist fünf Jahre lang jährlich auf ihre maßnahmenbezogene Wirksamkeit zu überprüfen. Soweit zur Sicherung der Wirksamkeit eine Änderung des Mahd- und Pflegeregimes erforderlich wird, ist diese mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim abzustimmen und umzusetzen.

3.2.7 Zum Schutz des Kiebitzes und der Feldlerche gelten folgende Bauzeitenbeschränkungen:

3.2.7.1 Bereich westlich der Bahnlinie:

Zwischen 01.03. und 31.05. dürfen keine Bauarbeiten durchgeführt werden.

Zwischen 01.06. und 31.07. dürfen Bauarbeiten nur durchgeführt werden, wenn sich

im Gebiet westlich der Bahnlinie keine Kiebitze mehr aufhalten und die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim dies bestätigt und ihre Zustimmung erteilt hat.

3.2.7.2 Bereich südwestlich der geplanten Brücke zwischen Reitmehring und Staudham: Zwischen 01.03. und 15.08. dürfen keine Bauarbeiten stattfinden.

3.2.8 Es ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.

3.2.9 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

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

3.2.10 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Schutzzäune) sind umzusetzen.

3.2.11 Das Fällen von Bäumen und sonstige Roden von Wald oder Gehölzen darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar erfolgen. Durch Fällung betroffene Höhlen und Spalten sind vor dem Beginn der Arbeiten durch sachkundiges Personal mit einem Endoskop auf tatsächliche Besiedelung durch geschützte Tierarten zu überprüfen. Bei einem Fledermausvorkommen ist die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim vor der Fällung hinzuzuziehen.

3.2.12 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen. Diese ist der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim rechtzeitig zu benennen und hat diese durch regelmäßige - mindestens monatliche - Berichte über Baufortschritt und Umsetzung der Maßnahmen zu unterrichten. Die ökologische Baubegleitung muss über Fachkenntnisse zum Kiebitz verfügen.

3.3 Verkehrslärmschutz und Luftreinhaltung

3.3.1 Bei den in der Unterlage 7 T mit einem Sechseck gekennzeichneten Anwesen in der Gartenstraße und Oberen Salzstraße besteht an den rot dargestellten Seiten der

Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz. Es handelt sich um folgende Immissionsorte:

Gartenstraße 6 Südseite

Gartenstraße 12 Südseite

Gartenstraße 14a Südseite

Obere Salzstraße 12 Südseite

Obere Salzstraße 2/2a

Beim Anwesen Obere Salzstraße 2/2a besteht der Anspruch, wie sich aus der Tabelle auf Seite 24 und der Zusammenfassung auf Seite 26 der Unterlage 17.1 ergibt auf der östlichen Seite, nicht wie in Unterlage 7 T dargestellt an der südlichen Seite. Um sicherzustellen, dass durch die fehlerhafte Darstellung in Unterlage 7 T den Betroffenen kein Nachteil entsteht, wird festgestellt, dass der Anspruch dem Grunde nach für die südliche und östliche Hausseite besteht.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat die betroffenen Eigentümer über die Ansprüche, sowie über die Modalitäten der Umsetzung schriftlich zu informieren.

- 3.3.2 Die Bestimmungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) und der 32. BImSchV müssen eingehalten werden.
- 3.3.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch die Richtlinie 2005/88/EG entsprechen.
- 3.3.4 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.3.5 Vor lärm- und erschütterungsintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren. Darüber hinaus ist ein Ansprechpartner für die Anwohner zu benennen.
- 3.3.6 Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine gebäude- und anlagentechnische Beweissicherung durch den Vorhabenträger durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an trassennahen Gebäuden und Anlagen feststellen zu können.

- 3.3.7 Bei Durchführung erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen und -verfahren sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Februar 1999 (Erschütterungen im Bauwesen - Einwirkungen auf bauliche Anlagen) zu beachten.
- 3.3.8 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.
- 3.3.9 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Rosenheim abzustimmen.
- 3.3.10 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- oder Sandlagerungen etc.) soweit möglich zu reduzieren. Dabei ist das Merkblatt zur Staubminderung bei Baustellen zu beachten.

3.4 Landwirtschaft

- 3.4.1 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.
- 3.4.2 Bei vorübergehend benötigten Flächen sind die Benutzung und die voraussichtliche Dauer den Eigentümern und Pächtern rechtzeitig anzuzeigen.
- 3.4.3 Vorübergehend benötigte Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass eine Durchmischung der Bodenhorizonte vermieden wird. Die Rekultivierungsmaßnahmen sind vor ihrer Durchführung mit dem jeweiligen Eigentümer und ggf. Pächter abzustimmen und unmittelbar nach Auftrag des humosen Oberbodens durchzuführen. Dabei ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass bei der Rekultivierung der Oberboden biologisch wirtschaftender Betriebe nicht mit dem Oberboden konventionell wirtschaftender Betriebe vermischt wird.
- 3.4.4 Soweit landwirtschaftliche Wege von Baufahrzeugen benützt werden, sind die Wege nach Abschluss der Arbeiten in einen Zustand zu versetzen, der dem vor Beginn der Baumaßnahme entspricht.

- 3.4.5 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Dies gilt nicht für diejenigen Ausgleichsflächen, bei denen nach den Maßnahmenblättern eine Vernässung zum Zielzustand der Maßnahmen gehört.
- 3.4.6 Die Ziffern 3.4.1 bis 3.4.5 dieses Abschnitts gelten auch für durch das Vorhaben ausgelöste Leitungsverlegungen.
- 3.4.7 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.
- 3.4.8 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.
- 3.4.9 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.

3.5 Leitungen und ähnliche Einrichtungen

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

3.5.2 Anlagen der Telekom Deutschland GmbH

- 3.5.2.1 Die „Anweisungen zum Schutz unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ sind zu beachten und die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung zu verpflichten.
- 3.5.2.2 Die Telekom Deutschland GmbH ist rechtzeitig zum Spartengespräch einzuladen, das mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem Baubeginn stattzufinden hat. Dort sind die erforderlichen Sicherheits- und oder Verlegungsarbeiten abzustimmen.

3.5.3 Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH

- 3.5.3.1 Die Bayernwerk Netz GmbH ist rechtzeitig zum Spartengespräch einzuladen, das mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem Baubeginn stattzufinden hat. Dort

sind die erforderlichen Sicherungs- und oder Verlegungsarbeiten abzustimmen. Das gilt auch für die Verlegung der Trafostation (RVZ Nr. 5.11).

3.5.3.2 Der Schutzzonenbereich für Kabel beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse. Diese Schutzzonen sind zu beachten und die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung zu verpflichten. Über der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzelnde Sträucher angepflanzt werden. Bezüglich einer Bepflanzung mit Bäumen beträgt die Schutzzone nach DIN 18 920 (Baumschutz) je 2,5 m.

3.5.3.3 Das Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen der Bayernwerk Netz GmbH ist zu beachten.

3.5.4 **Anlagen der bayernets GmbH und der Energienetze Bayern GmbH & Co. KG**

3.5.4.1 Die Einzelfundamente der Lärmschutzwand auf der Nordseite der B 304 sind außerhalb des Schutzstreifens der Leitung GW 76 anzuordnen. Die Lärmschutzpaneele sind so zu verankern, dass sie im Bedarfsfall zügig ausgebaut werden können.

3.5.4.2 Die folgenden Schutzstreifen und Mindestüberdeckungen sind zu beachten:

Leitung 7631: Schutzstreifen 2 m beiderseits der Rohrachse

Leitung GW 76: Schutzstreifen 2,5 m beiderseits der Rohrachse;
Mindestüberdeckung 1 m.

3.5.4.3 Die Umlegung der Gashochdruckleitung 7631 muss abgeschlossen sein, bevor die Straßenbauarbeiten im Bereich der bestehenden Leitung begonnen werden.

3.5.5 **Bahnanlagen**

3.5.5.1 Die Südostbayernbahn ist rechtzeitig zum Spartengespräch einzuladen, das mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem Baubeginn stattzufinden hat. Dort sind die erforderlichen Sicherungs- und oder Verlegungsarbeiten abzustimmen. Im Vorfeld sind auch die nötigen Kreuzungsvereinbarungen abzuschließen.

3.5.5.2 Das Eisenbahn-Bundesamt ist rechtzeitig vor Baubeginn über geplante Bauarbeiten, die die Bahnlinien betreffen, zu informieren, insbesondere in den Fällen, in denen Bahngrundstücke oder Eisenbahnbetriebsanlagen betroffen sind.

- 3.5.5.3 Soweit eine Stilllegungsgenehmigung nach § 11 AEG oder eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erforderlich werden, sind diese rechtzeitig beim Eisenbahnbundesamt zu beantragen, da sie von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht umfasst sind.
- 3.5.5.4 Durch entsprechende Absperrereinrichtungen ist sicherzustellen, dass nach Beendigung der Baumaßnahme eine Querung des bisherigen Bahnübergangs ausgeschlossen wird.
- 3.5.5.5 Entsprechend der durchgeführten Abstimmung zwischen den Vorhabenträgern ist die Brücke über die Bahnlinien so zu gründen, dass die Gründung eine Tieferlegung der Gleisgradienten um 0,2 m zulässt.
- 3.5.5.6 Im Vorgriff einer späteren Elektrifizierung sind die innere Erdung und die Anforderungen an das Gelände sowie die Nachrüstbarkeit der äußeren Erdung und des Berührungsschutzes zu berücksichtigen.
- 3.5.5.7 Das Bauwerk muss für eine Befestigung von Anlagenteilen der Oberleitung geeignet sein.

3.6 Denkmalschutz

- 3.6.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.
- 3.6.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabenträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.
- 3.6.3 Der Vorhabenträger 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 in seinen Bauablauf ein.
- 3.6.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter

Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten.

- 3.6.5 Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabenträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.7 Sonstiges

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist eine Verkehrsbesprechung abzuhalten zu den Details der klein- und großräumigen Verkehrsführung während der Bauzeit. Daran sind insbesondere die Stadt Wasserburg am Inn, die Polizei sowie die Feuerwehr zu beteiligen und ein besonderes Augenmerk ist auf die Erreichbarkeit der südlich der B 304 gelegenen Gebiete für Feuerwehr und Rettungsdienste zu legen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis erteilt, das gesammelte Niederschlagswasser von der B 304, wie in den Planunterlagen dargestellt, in das Grundwasser einzuleiten.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

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

4.3.2 Die Anforderungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 des DWA-Regelwerkes und des DWA Merkblattes M 153 in der aktuell gültigen Fassung (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) sind einzuhalten.

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.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Die Zusagen und Zusicherungen, die der Vorhabenträger 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, soweit sie mehrere oder alle Einwender betreffen. Soweit sie nur einzelne Einwender betreffen, sind sie in den Gründen bei den einzelnen Einwendern erwähnt. Sollten Zusagen versehentlich nicht in diesem Beschluss enthalten sein, sich aber aus den

Stellungnahmen des Vorhabenträgers oder dem Protokoll über den Erörterungstermin ergeben, sind auch diese umzusetzen.

- 6.1.1 Sofern der Flüssiggastank auf Flurnummer 939 der Gemarkung Attel nicht bestehen bleiben kann, ist dieser auf Kosten des Vorhabenträgers zu versetzen. Die Zufahrt zum Grundstück (RVZ Nr. 1.25) ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Eigentümer abzustimmen. Dabei ist die Zufahrt so zu gestalten, dass die beiden Garagentore erreichbar bleiben.
- 6.1.2 Der Abstand zwischen dem Privatweg auf der Flurnummer 1300 (jetzt 1300/2) der Gemarkung Attel und dem nördlich davon liegenden Geh- und Radweg ist bis zur Wendepatte des Fahrsilos auf 0,5 m zu begrenzen.
- 6.1.3 Um die Erreichbarkeit der Restfläche der Flurnummer 1300 der Gemarkung Attel östlich der Direktrampe zur B 15 sicherzustellen ist eine höhengleiche Querungsmöglichkeit vorzusehen, deren Lage mit dem Einwender Nr. 3004 abzustimmen ist. Die Querungsmöglichkeit entfällt, wenn die östliche Restfläche als unwirtschaftliche Restfläche vom Vorhabenträger übernommen wird.

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 Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7. **Sofortvollzug**

Nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO entfällt für Klagen Dritter gegen diesen Beschluss die aufschiebende Wirkung.

8. **Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße B 304 verläuft von München über Wasserburg a. Inn und Traunstein bis zur Landesgrenze nach Österreich. Sie ist in Südostbayern neben der B 12 bzw. A 94 eine der wichtigsten West - Ost Verbindungen.

Bislang kreuzt die B 304 am Ortseingang von Reitmehring die beiden Bahnlinien Rosenheim - Mühldorf a.Inn und München - Mühldorf a.Inn höhengleich an einem beschränkten Bahnübergang. Nach dem Bahnübergang verläuft sie durch die Ortslage von Reitmehring bis zu B 15. Im Bestand führt die B 304 über die B 15 und Fahrzeuge mit Zielrichtung Rosenheim müssen nach der Abfahrt von der B 304 zunächst nach links auf die Münchner Straße abbiegen und dann als Linksabbieger auf die B 15 Richtung Süden auffahren.

Künftig wird die B 304 auf einer Brücke über die Bahngleise führen und der bestehende beschränkte Bahnübergang wird rückgebaut. Das Brückenbauwerk wird dabei südlich des bestehenden Bahnübergangs liegen. Im Anschluss wird die B 304 in einem Tunnel- und Trogbauwerk bis ungefähr zur Bürgermeister-Schmid-Straße durch die Ortslage geführt, anschließend auf Höhe des Bestandes. Zur B 15 in Fahrtrichtung Rosenheim wird eine Direktrampe errichtet.

Die nachgeordneten Ortstraßen werden an die neue Lage der B 304 angepasst und plangleich bzw. teilplanfrei mit der B 304 verknüpft.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 28.04.2016 beantragte das Staatliche Bauamt Rosenheim für die Bundesrepublik Deutschland das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 30.05.2016 bis 30.06.2016 bei der Stadt Wasserburg a. Inn nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Wasserburg a. Inn oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 14.07.2016 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- dem Landratsamt Rosenheim
- der Stadt Wasserburg a. Inn
- dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- dem Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstfeldbruck
- dem Bayerischen Bauernverband
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- der Deutschen Telekom
- der Bayernwerk AG
- der Energienetze Bayern GmbH
- dem Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- der Werksver- und Entsorgung Molkerei Meggle Wasserburg GmbH & Co. KG
- den Stadtwerken Wasserburg a. Inn Wasserwerk
- der Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- der DB Service Immobilien GmbH
- der DB Netz AG
- der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayern Bahn
sowie den innerhalb der Regierung in ihren Aufgabenbereichen betroffenen Sachgebieten.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger anschließend.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 17. und 18.01.2018 in der Stadt Wasserburg a. Inn erörtert. Der Termin wurde ortsüblich und öffentlich bekanntgemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Unter anderem aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen sowie deren Erörterung wurde die Planung geändert. Zahl und Umfang der Änderungen machten es erforderlich, diese nicht nur den stärker und erstmals Betroffenen nach Art. 73

Abs. 8 BayVwVfG bekanntzugeben, sondern für die geänderte Planung nochmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Die geänderten Planunterlagen in der Fassung der 1. Tektur vom 27.03.2019 lagen in der Zeit vom 16.09.2019 bis 16.10.2019 bei der Stadt Wasserburg a. Inn nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Wasserburg a. Inn oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 31.10.2019 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist für das Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind.

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

- dem Landratsamt Rosenheim
- der Stadt Wasserburg a. Inn
- dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- dem Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- dem Bayerischen Bauernverband
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- der Deutschen Telekom
- der Bayernwerk AG
- der Energienetze Bayern GmbH
- der Bayernets GmbH
- dem Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- der Werksver- und Entsorgung Molkerei Meggle Wasserburg GmbH & Co. KG
- den Stadtwerken Wasserburg a. Inn Wasserwerk
- der Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Rosenheim
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- der DB Service Immobilien GmbH

- der DB Netz AG
- der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Südostbayern Bahn
sowie den innerhalb der Regierung in ihren Aufgabenbereichen betroffenen Sachgebieten.

Aufgrund der Einwendungen zur 1. Tektur vom 27.03.2019 wurde die Planung nochmals geändert. Die Planunterlagen zur 2. Tektur vom 26.10.2020 wurden durch das Staatliche Bauamt Rosenheim mit den erstmals oder stärker betroffenen Privaten und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt und deren Zustimmung eingeholt. Ein anwaltlich vertretener Grundbetroffener wurde durch die Regierung von Oberbayern ergänzend angehört nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG. Ein nochmaliger Erörterungstermin fand nicht statt.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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.

Nach § 17 Abs. 1 S. 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).

Bei der Beseitigung des Bahnübergangs Reitmehring mit anschließender Tieferlegung der B 304 und Bau der Direktrampe handelt es sich um eine Änderung nach § 17 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 FStrG, da die B 304 in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht 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.

Die verfahrensrechtlichen Einwendungen und Anträge werden bei den Einwendungen behandelt.

2. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Gemäß der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG in der ab 29.07.2017 geltenden Fassung, ist die Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz in der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung zu Ende zu führen, da die Unterlagen vor diesem Zeitpunkt vorgelegt wurden. Abzustellen ist hierbei auf die Unterlagen in der Ausgangsfassung, da weder die 1. Tektur vom 27.03.2019 noch die 2. Tektur vom 26.10.2020 das Projekt zu einem anderen Vorhaben i.S.d. UVPG machen.

Für das Bauvorhaben ist nach §§ 3 ff. des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes – UVPG - und Anlage 1 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Es handelt sich um die Änderung eines Vorhabens nach § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG a.F., bei der sich die Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c Satz 1 und 3 UVPG a.F. auf die Frage bezieht, ob die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Der Vorhabenträger hat seine Einschätzung in Unterlage 19.2 T erläutert. Die Entscheidung über die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens obliegt aber der Planfeststellungsbehörde. Nach unserer Einschätzung sind erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen, insbesondere aus folgenden Gründen:

Das Vorhaben selbst verursacht keine Steigerung des Verkehrsaufkommens, sondern dient der flüssigeren und sicheren Abwicklung des Verkehrs, der unabhängig vom Vorhaben ansteigen wird. Außerdem handelt es sich um ein bestandsorientiertes Vorhaben an einer stark befahrenen Bundesstraße, die Änderung wirkt sich also in einem Bereich aus, der bereits jetzt stark vom Verkehrsweg B 304 geprägt und vorbelastet ist.

Insbesondere beim Schutzgut Mensch hat die Änderung positive Auswirkungen. Die Verkehrsverflüssigung, die durch die Beseitigung des Bahnübergangs verursacht wird, sorgt für eine geringere Immissionsbelastung in der Ortslage von Reitmehring. Beim Straßenverkehrslärm wirkt sich die Tieflage in Trog und Tunnel positiv aus, wie auch die Lärmschutzwand. Die Verkehrssicherheit erhöht sich durch die Trennung des Durchgangsverkehrs vom örtlichen Verkehr und durch die Direktrampe von der B 304 zur B 15, durch die ein Unfallhäufungspunkt beseitigt wird.

Beim Schutzgut Tiere sind nachteilige Auswirkungen auf Bodenbrüter (insbesondere Kiebitz und Feldlerche) ohne entsprechende Maßnahmen grundsätzlich nicht ausgeschlossen. Es werden westlich der Bahn Flächen beansprucht, die bislang – trotz der auch im Bestand gegebenen Nähe zur B 304 – als Brut- und/oder

Nahrungshabitat genutzt werden. Die Dammlage westlich der Brücke erschwert die Überquerung der Trasse gegenüber dem Bestand. Durch die entsprechenden CEF- und Ausgleichsmaßnahmen wird aber sichergestellt, dass den Vögeln ausreichend geeignete Ersatzbrutflächen im Nahbereich der beeinträchtigten Flächen zur Verfügung stehen und so der Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen sicher verhindert wird. Gleichzeitig werden so erhebliche nachteilige Auswirkungen im Sinne des UVPG ausgeschlossen.

Bei allen anderen Schutzgütern des UVPG sind unter Berücksichtigung der Vorbelastung und der relativ kleinräumigen Auswirkungen des Vorhabens, sowie der ergriffenen Maßnahmen, erhebliche nachteilige Auswirkungen ebenfalls ausgeschlossen, sodass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich ist.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Die Beseitigung des Bahnübergangs Reitmehring ist nicht im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten, da dort nur Ausbauprojekte mit kapazitätssteigernder Wirkung aufgenommen werden. Es handelt sich hier um eine relativ kleinräumig wirkende Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsverflüssigung. Diese ist unabhängig vom Bedarfsplan geboten, um die folgenden Planungsziele zu erreichen:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der B 304
- Steigerung der Verkehrsqualität der B 304

Dabei führt die Beseitigung des Bahnübergangs dazu, dass der bisher regelmäßig entstehende Rückstau auf beiden Seiten der Schranken künftig entfällt, wodurch sich der Verkehrsfluss erhöht. Die Bedeutung dieses Aspektes wird künftig noch

zunehmen, da der Takt auf den beiden Bahnstrecken zunimmt, gerade auch im Rahmen der geplanten Elektrifizierung der Strecke sowie der geplanten Verlängerung der S-Bahnstrecke von Ebersberg bis Wasserburg (Reitmehring). Dadurch würden sich die Schrankschließzeiten zusätzlich zu den bereits aktuell ca. 70 Schließvorgängen pro Tag weiter erhöhen.

Bereits im Jahr 2005 wurde ein DTV von 16.031 Kfz/24h ermittelt, 2010 waren es dann 15.628 Kfz/24h. Das Verkehrsgutachten geht von einer Steigerung des Verkehrsaufkommens bis 2030 auf 18.400 Kfz/24h im Bereich des Bahnübergangs aus. Im Prognoseplanfall sind davon ca. 16.000 Kfz/24 h Durchgangsverkehr auf der B 304, so dass auf den innerörtlichen oberirdischen Verkehrswegen weniger als 3.000 Kfz/24h verbleiben, was auch die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer bei der Querung in Nord-Süd-Richtung erhöht.

Die Auswertung des Unfallgeschehens zeigt Unfälle im Längsverkehr und beim Abbiegen am bisherigen Bahnübergang, sowie eine Konzentration von Abbiege- und Einbiegeunfällen im Bereich des Knotenpunktes der B 304 mit der Bürgermeister-Schmid-Straße.

Im Zuge der Planung werden die bisher bestehenden fünf plangleichen Einmündungen in die B 304 beseitigt, wodurch sich der Verkehrsfluss verstetigt und die Verkehrssicherheit durch Beseitigung der gefahrgeneigten Ein- und Abbiegevorgänge erheblich verbessert wird.

Ein auffälliger Unfallhäufungspunkt besteht am Knotenpunkt B 304/B 15, der daraus resultiert, dass die von der B 304 kommenden Fahrzeuge als Linksabbieger auf die stark befahrene B 15 einbiegen müssen, um Richtung Rosenheim fahren zu können. Dieser Punkt wird durch den Bau einer Direktrampe deutlich entschärft. Künftig können die Fahrzeuge von der B 304 direkt auf die B 15 Richtung Rosenheim auffahren und einfädeln, ohne unfallträchtiges Linksabbiegen.

Zusätzlich wird durch die Tieferlegung der B 304 in Trog- und Tunnellage ein großer Teil der Anwohner der B 304 von deren Verkehrslärm entlastet, sowie die trennende Wirkung der B 304 verringert.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

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

Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2013) liegt die B 304 auf einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Zwischen der A 8 und der A 94 dient sie der Verbindung dieser beiden Strecken als auch der Verbindung des Landkreises Ebersberg, des Oberzentrums Traunstein und des Mittelzentrums Wasserburg a. Inn.

Entwicklungsachsen sollen zu einer geordneten und nachhaltigen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen, sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten. Dabei schaffen die Entwicklungsachsen im ländlichen Raum besondere Standortvorteile. Das großräumige Straßennetz soll so gestaltet werden, dass es seine verkehrliche Funktion auch innerhalb der Region erfüllen kann, die Sicherheit des Verkehrs gewährleistet ist und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Umwelt so weit wie möglich verringert werden.

Diesen Zielen und Grundsätzen entspricht das Vorhaben, da Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit gesteigert werden und die Lärmbelastung durch die Tieflage in Trog und Tunnel gemindert wird.

3.3.2 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).

Zur Klarstellung wird darauf hingewiesen, dass die früheren Überlegungen einer Umfahrung Reitmehring nördlich des Staudhamer Sees keine Varianten des vorliegenden Projektes darstellten, sondern andere Vorhaben. Zudem wären diese aufgrund der Einrichtung des dortigen Landschaftsschutzgebietes und der hohen naturschutzfachlichen Bedeutung der Umgebung des Staudhamer Sees bei heutiger Sach- und Rechtslage voraussichtlich nicht genehmigungsfähig gewesen.

3.3.2.1 Beschreibung der Varianten

Variante Nord schwenkt ab Staudham südlich vom Bestand ab, verläuft dann in einem langgestreckten Bogen Richtung Norden und kreuzt die Seewieser Straße und die hier aus fünf Gleisen bestehenden Bahnanlagen ca. 90 m nördlich des bestehenden Bahnübergangs. Dabei wird der zu überführende Bereich mit ca. 100 m Breite mit aufeinanderfolgenden Brücken überquert. Über die Flächen der Gärtnerei wird die Variante an den Bestand herangeführt und schließt östlich des Zettlwegs an diesen an.

Variante Süd schwenkt ab Staudham nach Süden ab, führt über landwirtschaftliche Flächen und überquert die Bahnlinien München-Mühldorf a. Inn und Rosenheim-Mühldorf a. Inn ca. 180 m südlich des bestehenden Bahnübergangs. Zudem wird das aktuell stillgelegte, aber noch als Bahnanlage gewidmete sogenannte Altstadtgleis überquert. Dabei gilt wegen der Teilung der beiden in Betrieb befindlichen Bahnlinien, die in diesem Bereich stattfindet, dass jede Verschiebung noch weiter nach Süden eine Vergrößerung der Spannweiten der Bauwerke erfordern würde. Weiter Richtung Osten führt die Variante Süd über Gewerbebeerweiterungsflächen und schließt auf Höhe der Megglestraße an den Bestand an.

Die mit diesem Beschluss planfestgestellte Variante Mitte beginnt ebenfalls bei Staudham, schwenkt aber nur leicht nach Süden ab und quert die Bahnlinien ca. 50 m südlich des bestehenden Bahnübergangs. Dafür wird ein dreifeldriges Brückenbauwerk mit ca. 40 m Länge errichtet. Im Anschluss durchquert die B 304 in einem ca. 350 m langen Trog-Tunnel-Bauwerk Reitmehring. Nach der Bürgermeister-Schmid-Straße verlässt die B 304 die Tieflage und schließt östlich an den Bestand an. Zusätzlich wird eine Direktrampe zur B 15 Richtung Rosenheim errichtet. Die innerörtlichen Straßen werden über ein teilplanfreies Rampensystem und einen Kreisverkehr an die B 304 angebunden. Die Anbindung der Seewieser Straße erfolgt plangleich.

3.3.2.2 Vergleich der Varianten

Zunächst verweisen wir auf die tabellarische Übersicht ab Seite 29 des Erläuterungsberichts (1 T 2).

Variante Nord erfordert einen Gebäudeabriss und zerschneidet den bestehenden Gartenbaubetrieb. Variante Süd erfordert einen Gebäudeabriss und zerschneidet Gewerbeentwicklungsflächen. Beide Varianten erfordern Eingriffe in private Bausubstanz, wohingegen bei Variante Mitte die abzureißenden Gebäude im Eigentum des Vorhabenträgers stehen.

Durch das deutlichere Abschwanken vom Bestand führen die Varianten Nord und Süd zu mehr Neuanschneidungen von landwirtschaftlichen Flächen, bei Variante Mitte sind diese etwas geringer und finden vor allem im Bereich der neuen Direktrampe statt.

Die Trennungswirkung der Variante Mitte ist am geringsten, da hier die B 304 in Tieflage durch den Ort geführt wird.

Alle Varianten führen zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses durch die Beseitigung des Bahnübergangs, bei Variante Mitte kommt die Verbesserung durch die teilplanfreien Anschlüsse hinzu, die bei den anderen beiden Varianten fehlt, da dort die Einmündungen und Kreuzungen zwar umgebaut aber nicht beseitigt werden.

Das Kreuzungsbauwerk der Variante Nord ist am aufwändigsten, da hier wegen der fünf Gleise im Bahnhofsbereich eine Länge von ca. 100 m erforderlich wäre. Bei Variante Süd sind zwei Bauwerke mit ca. 25 m und ca. 35 m Länge nötig, da hier das „Stadtbahngleis“ abzweigt und mit überführt werden müsste. Variante Mitte erfordert ein Brückenbauwerk von ca. 40 m Länge und hat hiermit deutliche Vorteile gegenüber den anderen beiden Varianten.

Die Verknüpfung mit dem örtlichen Straßennetz ist bei Variante Nord sehr schwierig und für die Seewieser Straße unter Umständen nicht möglich. Bei Variante Süd erfolgt die Verknüpfung weitgehend plangleich, bei der Variante Mitte hingegen weitgehend teilplanfrei über den Kreisverkehr und die Rampen.

Alle Varianten durchqueren Kiebitzhabitate, wobei Variante Nord wohl in erster Linie das Nahrungshabitat betrifft, Variante Mitte hingegen ein Bruthabitat. Die größte Beeinträchtigung verursacht Variante Süd. Damit und wegen der hohen Neuerschneidung führt Variante Süd auch zum höchsten Ausgleichsbedarf nach Naturschutzrecht.

Die planfestgestellte Variante erhält damit nach der Tabelle 8 positive und 2 negative Bewertungen. Auch bei den Punkten mit negativer Bewertung sind die beiden anderen Varianten aber mindestens genauso negativ. Daher schneidet die planfestgestellte Variante bei allen Punkten zumindest mit am besten oder am besten ab und ist daher vorzugswürdig. Am schlechtesten schneidet Variante Süd ab. Wir halten daher die Entscheidung für die Variante Mitte für sachgerecht.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Entsprechend ihrer Bedeutung als überregionale Straßenverbindung wird die B 304 als anbaufreie und erschließungsfreie Bundesstraße errichtet. Wie im Bestand ist ein einbahniger, zweistreifiger Querschnitt mit 8,0 m Fahrbahnbreite vorgesehen.

Als Zwangspunkte für die Linienführung wurden die bestehenden Bahnlinien berücksichtigt und die Ortslage von Reitmehring mit der bestehenden Bebauung. Weitere Zwangspunkte ergeben sich aus der Topographie, da das Gelände von West nach Ost gesehen deutlich ansteigt.

Die Trassierung richtet sich in der Straßenkategorie LS II nach Entwurfsklasse EKL 2. Der Regelquerschnitt RQ 11,5 wurde auf RQ 11 reduziert. Das reduziert den Flächenverbrauch und erhöht die Wirtschaftlichkeit. Außerdem ist so die Anbindung an den Bestand und an die Tunnelbereiche mit dem schmäleren Bankett (RQ 11t) leichter möglich. Der RQ 11,5 ist in den RAL insbesondere deshalb vorgesehen, weil dort grundsätzlich wechselseitige Überholmöglichkeiten vorgesehen sind, die mit einem RQ 11,5 besser kompatibel sind. Solche entfallen hier wegen der innerörtlichen Lage aber von vornherein. Die Aufteilung ist im Erläuterungsbericht (1 T 2) auf Seite 36 im Detail dargestellt.

Abweichend von der Ausgangsplanung wird der Kreisverkehrsplatz wegen der zahlreichen Einwendungen zu diesem Thema geschlossen ausgeführt, allerdings nicht überfahrbar.

Abgewichen wird, wie von den RAL gestattet, vom Kuppenmindesthalbmesser der Bahnüberführung.

Die Haltesichtweiten werden eingehalten, ebenso die Anfahrsichtweiten. Überholsichtweiten wurden nicht näher untersucht, da ein Überholen aufgrund der engen Abstände der Knotenpunkte und der Bauwerksbereiche nicht möglich und aus Gründen der Verkehrssicherheit auch nicht geboten ist.

Die vier Anschlussstellenrampen münden entweder in den Kreisverkehrsplatz (Rampen NW und SW) oder in die verlängerte Bürgermeister-Schmid-Straße (Rampen NO und SO). Die Rampen werden mit 4,50 m Fahrbahnbreite errichtet. Die Direktrampe zur B 15 wird mit 6,0 m Fahrbahnbreite errichtet.

Durch die Trennung des örtlichen vom überörtlichen Verkehrs wird die B 304 künftig ihrer überregionalen Verbindungsfunktion wieder gerecht. Die Verkehrsqualitätsstufen, die nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erforderlich sind, werden eingehalten, der Kreisverkehr erreicht Qualitätsstufe A.

Die Verkehrssicherheit ist auf den geänderten oder neu hergestellten Verkehrsanlagen gewährleistet, bestehende Defizite werden beseitigt, insbesondere der Unfallhäufungspunkt am Knotenpunkt mit der B 15. Im Bereich des neuen Kreisverkehrs entfallen die bisherigen Probleme mit der Einsehbarkeit der B 304 von der Megglestraße aus, sowie die bisher nötigen Einbiege- und Abbiegevorgänge, insbesondere das gefahrgeneigte Linksabbiegen. Die Querung der B 304 in Nord-

Südrichtung für Fußgänger und Radfahrer erfolgt künftig weitgehend über das Netz der Ortsstraßen. Das stellt insgesamt einen Gewinn für die Verkehrssicherheit dar, auch wenn die enge höhenfreie Unterführung am Grandlweg künftig entfällt.

Die Seewieser Straße wird höhengleich an die B 304 angeschlossen, muss dafür aber nach Westen verschwenkt werden. Megglestraße, Bahnhofsstraße und Zettlweg können wegen der Tieflage der B 304 nicht mehr direkt angebunden werden. Stattdessen erfolgt die Anbindung über den Kreisverkehr. Gleiches gilt für die Bürgermeister-Schmid-Straße, die künftig vom Kreisverkehr aus über eine neue (im Plan als verlegte Bürgermeister-Schmid-Straße bezeichnet) nach Osten führende Straße angebunden wird.

Vom Kreisverkehrsplatz wird außerdem ein Geh- und Radweg entlang der NW-Rampe auf das Brückenbauwerk geführt, der die Überquerung der Bahnlinie ermöglicht.

Die Feld- und Waldwege werden entsprechend angepasst.

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

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene

gegen den Vorhabenträger einen 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 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Insbesondere die Tieflage in Trog und Tunnel führt zu deutlich geringeren schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG als die anderen Varianten in Gleichlage. Das gilt vor allem auch für die Anwesen im direkten Nahbereich der B 304. Auch außerhalb der Tunnel- und Troglage werden aktive Lärmschutzanlagen errichtet, die deutlich über den Bestand hinausgehen.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung (a.F.), den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt. Die mittlerweile eingeführte RLS 19 findet noch keine Anwendung, da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens deutlich vor dem 01.03.2021 gestellt wurde (vgl. § 6 Nr. 1 der 16.BImSchV).

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

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003).

3.3.4.1.3 Wesentliche Änderung

Die 16. BImSchV ist nach ihrem § 1 Abs. 1 ebenso wie § 41 BImSchG beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen anwendbar.

Vorliegend handelt es sich nicht um den Bau einer Straße, sondern um eine Änderung. Auszugehen ist dabei von der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 23.11.2005, Az. 9 A 28.04. Dort wird zur Abgrenzung die Schaffung eines Kreuzungsbauwerks auf drei Ebenen statt einer

plangleichen Kreuzung als Änderung eingestuft, wobei das Bundesverwaltungsgericht unter anderem darauf abstellt, dass der Bereich schon bisher als Straße vorhanden war. Auch vorliegend wird die B 304 zwar kleinräumig nach Süden verschoben, dennoch war sie unstreitig auch bisher schon vorhanden, im Wesentlichen in gleicher Lage. Die Lageverschiebung ist insbesondere der Tatsache geschuldet, dass nur so eine langfristige Sperrung der B 304 vermieden werden kann, da das Brückenbauwerk errichtet werden kann, während der Verkehr weiter auf der bestehenden B 304 fließt. Die Verschiebung resultiert also im Wesentlichen aus der Höhenfreimachung, also der Änderung der bisherigen höhengleichen Kreuzung. Wird die Art der Kreuzung geändert, ist dies kein Neubau einer Straße.

Eine grundlegende Funktionsänderung der B 304, die das Bundesverwaltungsgericht als weiteres Kriterium heranzieht, findet ebenfalls nicht statt, die B 304 behält ihre Funktion im Netz der Bundesfernstraßen unverändert.

Auch der Entscheidung des BayVGH vom 06.07.2021, Az. 8 A 19.40005, liegt eine Maßnahme zu Grunde (Erneuerung der Regnitzbrücke bei Bischberg B 26), bei der die Ersatzbrücke deutlich flussaufwärts der bestehenden Brücke errichtet wurde, mit entsprechender Anpassung der Zuleitung am Nordufer. Die Anschlussstelle am Südufer wurde sehr deutlich verändert, statt der bisherigen Schleife wurde ein dreiarmer Kreisverkehr mit Bypass und Anbindung einer GVS außerhalb des Kreisverkehrs festgestellt.

(https://www.stbaba.bayern.de/mam/strassenbau/planfeststellungen/p2/u_05_00_00_lageplan_mit_luftbild.pdf)

Auch diese Maßnahme wurde durch den BayVGH als Änderung eingestuft, da es sich um die Umgestaltung der Kreuzungsbeziehungen bereits vorhandener Straßen handelt, und nicht um die Neuerrichtung eines Verkehrsweges (vgl. BayVGH a.a.O RN 40 bei beck-online). Die Neuerrichtung eines Verkehrsweges findet aber auch vorliegend bei der Beseitigung des Bahnübergangs Reitmehring nicht statt, sondern die bisherige B 304 wird bei der Bahnbrücke leicht verschoben und ansonsten vor allem in ihrer Höhenlage verändert, nämlich in Tieflage gelegt. Damit handelt es sich auch vorliegend nicht um den Bau, sondern um die Änderung einer Straße. Ebenso handelt es sich bei der Direktrampe um den Umbau eines Knotenpunktes, nicht um einen Neubau einer Straße. Die Änderungen des örtlichen Straßennetzes sind notwendige Folgemaßnahmen der Beseitigung des Bahnübergangs und damit ebenfalls keine Neubauvorhaben im Sinne der 16. BImSchV.

Um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV handelt es sich dann, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des vom zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder auf mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

3.3.4.1.4 Verkehrslärberechnung

Methodik, Eingangsdaten und Ergebnisse der Lärmberechnungen sind in Unterlage 17.1 T dargestellt. Die Verkehrsdaten entstammen Unterlage 21, wobei Prognosenullfall und Prognoseplanfall 2030 herangezogen wurden.

3.3.4.1.5 Ergebnis

Der Vergleich zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall (Anlage 3 der Unterlage 17.1 T) zeigt, dass an 19 Fassadenseiten verschiedener Anwesen eine Pegelzunahme von 3 dB(A) stattfindet oder eine Pegelzunahme im oder in den Bereich oberhalb von 60 dB(A) nachts. Dabei werden Pegelzunahmen ab 2,1 dB(A) auf 3 dB(A) aufgerundet.

An diesen 19 Fassadenseiten verschiedener Anwesen ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, so dass für diese Immissionsorte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV sicherzustellen ist, dass der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

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

Bei einer der 19 Fassadenseite werden diese Grenzwerte, trotz der Erhöhung um 3 dB(A) eingehalten, da das Anwesen in einem Gewerbegebiet liegt, so dass diese keinen weiteren Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen hat.

Damit verbleiben die auf Seite 22 der Unterlage 17.1 T gelisteten zwölf Anwesen mit Anspruch auf Lärmschutz. Eines der Anwesen ist ein Doppelhaus, das im Erläuterungsbericht als zwei Anwesen gewertet wurde, weswegen dort 13 Anwesen erwähnt werden.

Um die Grenzwerte einzuhalten, bzw. die Überschreitung so gering wie möglich zu halten, ist die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Länge von 405 m und einer Höhe von 2-4 m über der Gradiente der B 304 geplant, die sich von Bau-km 0+180 bis 0+145,50 am nördlichen Fahrbahnrand der Nordostrampe und anschließend am nördlichen Fahrbahnrand der B304 von Bau-km 1+215 bis 1+585 erstreckt. Diese Lärmschutzwand führt an den grundsätzlich anspruchsberechtigten Anwesen zu Minderungen von -4,8 bis -10,4 dB(A).

Dennoch verbleiben die Beurteilungspegel für die fünf auf Seite 26 der Unterlage 17.1 T genannten Anwesen mit der jeweils genannten Fassadenseite oberhalb der Grenzwerte. Für diese wurde daher unter A 3.3.1 dieses Beschlusses der Ersatz von Aufwendungen für den passiven Schallschutz dem Grunde nach festgesetzt. Das weitere hierzu regelt die 24. BlmSchV.

Passiver Lärmschutz nach § 42 BlmSchG ist möglich, wenn aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Lärmschutz stehen würde. Auch wenn der Wortlaut der Vorschrift allein auf die Kosten abstellt, können bei der Unverhältnismäßigkeit auch weitere Gesichtspunkte miteinfließen (vgl. z.B. BVerwG NVwZ-RR 2005, 453).

Zu berücksichtigen ist zum einen, dass die geplante Lärmschutzwand auch an den fünf Immissionsorten zu sehr deutlichen Pegelabnahmen von -5 dB(A) bis -11 dB(A) führt. Die verbleibende Überschreitung liegt bei drei Immissionsorten bei 0,8 bis 1,6 dB(A), ist bei diesen drei Orten also verhältnismäßig gering. Bei zwei Immissionsorten liegt sie bei 2,8 bis 3,3 dB(A).

Die geplante Lärmschutzwand beginnt mit einer Höhe von 4 m über Gradiente an ihrem westlichen Ende und sinkt im Osten auf eine Höhe von 2 m über Gradiente ab. Da die Gradiente selbst ab dem Tunnel zunächst im Einschnitt liegt und anschließend von West nach Ost um 8 m ansteigt, um schließlich das Geländeniveau der Bebauung zu erreichen, bedeutet dies, dass die Gesamthöhe der Lärmschutzwand über Gelände von 0 m auf max. 4 m im Osten ansteigt. Trotz

sinkender Wandhöhe steigt die Lärmschutzwand also nach Osten an, wenn man auf die Geländehöhe und nicht nur die Höhe der Gradienten abstellt.

Um Vollschutz an allen fünf Immissionsorten zu erreichen müsste die Wand um 0,5 m im Westen und bis zu 3 m im Osten erhöht werden. Dadurch würde sich die Fläche der Lärmschutzwand um ca. 2.400 m² vergrößern. Das führt zu Mehrkosten von ca. 400.000 € bis 850.000 €. Dabei ist zu berücksichtigen, dass mit der geplanten Lärmschutzwand Vollschutz für 58 Anwesen erreicht wird. Für jeden gelösten Schutzfall werden, wenn man 1,5 Mio. Kosten für die geplante Lärmschutzwand ansetzt, ca. 26.000 € aufgewandt. Für die fünf weiteren müssten hingegen mindestens 80.000 € pro Schutzfall aufgewendet werden. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zum Schutz der fünf Immissionsorte. Zu den Kosten kommt hinzu, dass die im Osten um 3 m erhöhte Lärmschutzwand wegen des ansteigenden Geländes auf eine Gesamthöhe von 9 m über Gelände ansteigen müsste. Gerade bei den nah an der B 304 gelegenen Immissionsorten am östlichen Ende der Lärmschutzwand würde dies also zu einer 9 m hohen Lärmschutzwand an der südlichen Grundstücksgrenze führen, mit den entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Gartennutzung durch die optische Wirkung und eine deutliche Verschattung. Auch diese Nachteile stehen außer Verhältnis zum zu erreichenden Zweck.

Die nächst günstigere Variante wäre, die Lärmschutzwand so zu erhöhen, dass sie die drei Immissionsorte mit den geringen Überschreitungen voll schützt. Sie müsste dann um 0,5 bis 4 m erhöht werden, was zu einer Gesamthöhe von 4,5 bis 6 m über Gelände führen würde. Es entstünden Mehrkosten von 200.000 € bis 450.000 € um bei drei Schutzfällen eine Reduzierung um bis zu -2 dB(A) zu erreichen. Auch wenn diese Reduzierung zur Einhaltung der Grenzwerte führen würde, wäre sie nur marginal wahrnehmbar, da das menschliche Gehör erst Pegelabnahmen ab 3 dB(A) als wesentlich hört. In Anbetracht der nur geringen Grenzwertüberschreitung stehen auch für diese Variante die Mehrkosten außer Verhältnis zur zu erreichenden geringen Erhöhung der Schutzwirkung.

Für verbleibenden fünf Immissionsorte wurde daher unter A 3.3.1 dieses Beschlusses der Ersatz von Aufwendungen für den passiven Schallschutz dem Grunde nach festgesetzt. Das weitere hierzu regelt die 24. BImSchV.

- 3.3.4.1.6 Die Einwendungen gegen die Verkehrslärmberechnung weisen wir zurück. Die in den ursprünglichen Unterlagen minimal von der Verkehrsuntersuchung abweichenden Verkehrszahlen auf den Rampen wurden vom Immissions-

schutzgutachter des Vorhabenträgers angeglichen, ohne dass sich das Ergebnis verändert hätte.

Die jeweiligen Eingangsparameter sind in den Unterlagen dargestellt, soweit dies für ein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Dass die Berechnungen nicht den gängigen Anforderungen entsprechen, weisen wir zurück. Die Eingangsparameter sind mindestens in dem Detaillierungsgrad dargestellt, der üblich ist.

Die zur B 304 führenden innerörtlichen Straßen wurden für Prognosenullfall und Prognoseplanfall mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h angesetzt, der Kreisverkehr mit 30 km/h. Die B 304 wurde im Nullfall zwischen Seewieser Straße und Bahnhofsstraße mit 50 km/h angesetzt. Soweit im Bestand unterschiedliche höhere Geschwindigkeiten zugelassen sind, ist der Ansatz von 50 km/h für die Betroffenen günstiger. Er führt zu geringeren Beurteilungspegeln im Nullfall, sodass die Differenz zwischen Nullfall und Planfall höher ausfällt. Das führt also eher zu einer Bejahung der wesentlichen Änderung und damit zu Ansprüchen auf Schallschutzmaßnahmen, als wenn man den Nullfall mit gesplitteten höheren Geschwindigkeiten rechnen würde. Westlich der Seewieser Straße und östlich der Bahnhofsstraße wurde die für Bundesstraßen zulässige Höchstgeschwindigkeit angesetzt. Für den Prognoseplanfall wurden auf der B 304 westlich der Tunneleinfahrt 70 km/h angesetzt, ebenso auf allen Rampen. Östlich des Tunnels wurden die maximal zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw angesetzt, so dass die Berechnung zugunsten der Anwohner auf der sicheren Seite liegt und keine Geschwindigkeitsbeschränkung unterstellt wurde. Die Fahrbahnoberfläche wurde innerorts im Nullfall mit Korrekturfaktor 0 angesetzt, was den Vorgaben entspricht, da der Korrekturfaktor erst ab 60 km/h angesetzt wird, im Bestand aber 50 km/h angeordnet sind. Für den Planfall wurde der Korrekturfaktor -2 dB(A) sowohl für die Fahrbahn der B 304 als auch für die Rampen berücksichtigt. Das entspricht den angesetzten Geschwindigkeiten und ist daher konsequent.

Die Tunnelportale wurden im schalltechnischen Modell korrekt berücksichtigt. Die Trogwände wurden dabei als hochabsorbierende Wände modelliert. Das ist korrekt, da sie entsprechend ausgestattet werden.

Die Topographie ist in die Berechnung eingeflossen, die verwendete Software greift dabei auf das Geländemodell der Bayerischen Vermessungsverwaltung zurück, alle lokalen Besonderheiten fließen dementsprechend automatisch ein.

Wir halten die vorgebrachten Einwendungen gegen die verwendete Berechnung insgesamt für nicht stichhaltig. Der Ersteller der Lärmschutzunterlagen hat während des Verfahrens zu allen Kritikpunkten überzeugende Erläuterungen geliefert.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung (Unterlage 17.3) hat ergeben, dass an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus, das im Einflussbereich des Kreisverkehrs, der Nordwestrampe und des westlichen Tunnelportals liegt, folgende Werte erreicht werden: Der 1h-Mittelwert für NO₂ wird zwei Mal überschritten, wobei 18 Überschreitungen zulässig wären. Der 24h-Mittelwert für PM₁₀ wird 15 Mal überschritten, wobei 35 Überschreitungen zulässig wären.

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 sind nach BBodSchG nicht unzulässig.

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für

diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei der zu erwartenden Verkehrsbelastung und dem Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Auf der Trasse des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Die nächstgelegenen Gebiete sind das FFH-Gebiet DE 7939-371.0 „Moore um Wasserburg“ in 760 m Entfernung, das FFH-Gebiet DE 7939-3010.01 „Innauen und Leitenwälder“ in 750 m Entfernung sowie das Vogelschutzgebiet DE 7939-401 „Vogelfreistätte Innstausee bei Attel und Freiham“, das 1.100 m entfernt liegt. Aufgrund der Entfernungen zwischen den Schutzgebieten und dem Vorhaben kann eine Beeinträchtigung sicher ausgeschlossen werden.

Das Landschaftsschutzgebiet „Schutz von Landschaftsteilen um den Staudhamer See in den Gemeinden Steppach, Soyen, Attel und Edling“ nordwestlich des Vorhabens ist ebensowenig betroffen, wie die gesetzlich geschützten Biotope in der Umgebung des Vorhabens.

3.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

3.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

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

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

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

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

Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 S. 1 BNatSchG gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind,

liegt ein Verstoß gegen

- das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 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,

- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

- das Verbot nach Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IV b gilt entsprechendes. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor. Insoweit wird auf die nachfolgenden Ausführungen zu § 15 BNatSchG verwiesen.

3.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 12.02.2013.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 19.1.3 T dargestellt, auf die Bezug genommen wird.

Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

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

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

3.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse und Ergebnis

Der Kiebitz (*Vanellus vanellus*) brütet im Untersuchungsraum vor allem im Bereich südwestlich der künftigen Brücke über die Bahnlinie und zwar auch im Nahbereich bestehender Bebauung und bestehender Verkehrswege, obwohl die Art an sich

Abstand zu solchen Strukturen, insbesondere wegen der Stör- und Kulissenwirkung hält. Auch nördlich der bestehenden Trasse kam es in einigen Jahren zu Bruten des Kiebitzes, jedoch weniger regelmäßig als in den Bereichen südlich der Trasse. Auch wurden Querungen der bestehenden B 304 durch führende Kiebitze mit Jungtieren beobachtet. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auf die Unterlage 19.3.1 T.

Verstöße gegen das Tötungsverbot sind nicht zu befürchten. Aufgrund der entsprechenden Bauzeitenregelungen kann die Tötung von nistenden Kiebitzen ausgeschlossen werden. Das Risiko, bei der Überquerung der B 304 getötet zu werden, erhöht sich durch das Vorhaben nicht, da der Verkehr nicht projektbedingt zunimmt.

Eine Störung während der Brutzeit wird durch die Bauzeitenregelung vermieden. Diese entspricht dem Ergebnis einer Besprechung zwischen dem Vorhabenträger und der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim vom 17.02.2020. Dabei gilt die strengere Bauzeitenbeschränkung (Bauverbot 01.03.-15.08.) für den Bereich südwestlich der künftigen Brücke, da dort die regelmäßig genutzten Kiebitz-Brutplätze liegen. Für den Bereich westlich der Brücke gilt die weniger strenge Bauzeitenbeschränkung (Bauverbot 01.03.-31.05. Baumöglichkeit ab 01.06. nach Freigabe durch UNB). Auch hier ein Bauverbot bis 15.08. zu verfügen, ist nicht geboten. Dieser Bereich wird seltener für Kiebitzbruten genutzt, in manchen Jahren auch gar nicht. Wenn hier kein Kiebitzpaar brütet oder der Brutversuch bereits vor dem 15.08. abgeschlossen wurde und das Brutpaar den Bereich verlassen hat, ist es nicht notwendig, ein Bauverbot bis 15.08. anzuordnen. Dieses würde zu erheblichen Einschränkungen im Baubetrieb und bei dessen wirtschaftlicher Durchführung führen. So stünde in einem Jahr, in dem witterungsbedingt im Januar/Februar nicht gebaut werden kann, dem Vorhabenträger nur der Zeitraum 15.08. bis Wintereinbruch zur Verfügung.

In Unterlage 19.3.1 T wird als Vermeidungsmaßnahme V 5 die kiebitzgerechte Gestaltung des Versickerbeckens oder dessen Verschiebung an den Ortsrand von Reitmehring genannt. Umsetzbar ist aber nur, und das ist in den Maßnahmenblättern in der tektierten Fassung richtig dargestellt, die kiebitzgerechte Gestaltung. Zur Unmöglichkeit der Verschiebung des Beckens verweisen wir auf die Ausführungen bei den Einwendungen des insoweit grundbetroffenen Einwenders 2001. Nicht möglich, aber auch nicht erforderlich ist es, die Maßnahme V 5, wie von der Höheren Naturschutzbehörde vorgeschlagen, so umzusetzen, wie die Geländemulden der Maßnahme 1 CEF/1A. Die Abdichtung mittels Lehmschlag scheidet bei einem Versickerbecken von vornherein aus, da seine Funktion dadurch konterkariert

würde. Auch die Anforderung einer Böschungsneigung 1:10 kann nicht umgesetzt werden, da sich dadurch der Flächenbedarf erheblich erhöhen würde und damit auch der Grundbedarf. Nicht erforderlich ist eine solche Gestaltung, da es sich um eine Vermeidungsmaßnahme und nicht um eine Ausgleichs- oder CEF-Maßnahme handelt. Diese muss also nicht so gestaltet werden, dass sie optimal für den Kiebitz ist, sondern nur so, dass die Störung seines Lebensraums möglichst gering ist. Das ist sichergestellt, wenn die Maßnahme so ausgestaltet wird, wie im Maßnahmenblatt vorgesehen. Durch Ziffer A 3.2.3 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass die Maßnahme mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt wird, durch Ziffer A 3.2.12 dieses Beschlusses wurde zusätzlich die Baubegleitung durch eine Fachkraft mit Kiebitzkenntnissen angeordnet, so dass die kiebitzgerechte Ausgestaltung sichergestellt ist, ohne dass die Funktion als Anlage der Entwässerung beeinträchtigt wird.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist der Eintritt von Verbotstatbeständen für den Kiebitz ausgeschlossen. Gleiches gilt für die Feldlerche. Dabei ist berücksichtigt, dass die Feldlerche abweichend von den ursprünglichen Planunterlagen zwischenzeitlich auch im Nahbereich des Vorhabens nachgewiesen wurde. Die Bauzeitenbeschränkung und die CEF Maßnahme wirken aber auch zugunsten der Feldlerche und verhindern den Eintritt von Verbotstatbeständen.

Bei der Goldammer, die nördlich der Bestandstrasse brüdet, erfolgt der Ausschluss durch entsprechende Bauzäune, die den Brutplatz vor Beeinträchtigungen und versehentlicher Zerstörung während der Bauzeit schützen. Die künftige Trasse ist weiter vom Brutplatz entfernt, sodass sich die Beeinträchtigung durch den Betrieb eher verringert.

Für die sonstigen im Vorhabensbereich vorkommenden Vogelarten ist nach der Unterlage 19.3.1 T, deren Ergebnis wir uns anschließen, auch ohne besondere Maßnahmen eine Verwirklichung von Verbotstatbeständen ausgeschlossen.

Zum Ausgleich des Verlustes von Bäumen mit Höhlen, die von einigen Vogelarten und Fledermäusen als Brutplatz genutzt werden, werden die in Maßnahme CEF 3 vorgesehenen Kästen aufgehängt.

An Reptilien wurde nur im Bahnhofsbereich ein Vorkommen der Zauneidechse festgestellt, deren Störung oder Tötung schon aufgrund des Abstandes zur Baumaßnahme ausgeschlossen ist. Eher als im Bestand wird künftig eine Ausbreitung entlang der Bahnlinie nach Süden möglich sein, da die Zauneidechsen dann entlang der Bahnlinie wandern können, ohne die B 304 überqueren zu müssen.

Fledermäuse wurden ebenfalls nur in einem Bereich nördlich des Vorhabens in ausreichendem Abstand gefunden. Entlang der Bahnlinie konnte keine Hauptflugroute festgestellt werden, die durch die Brücke beeinträchtigt werden könnte.

Damit kann für alle besonders geschützten Arten festgestellt werden, dass der Eintritt von Verbotstatbeständen ausgeschlossen ist, eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG ist damit nicht erforderlich.

3.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele 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 insbesondere in der Unterlage 19 beschrieben. Das Vorhaben 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 andere Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1.1 T 2 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.

3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 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.

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

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 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 (Unterlage 19.1.1 T 2) verwiesen.

3.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war 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. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

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

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

Die einzelnen Bezugsräume des Untersuchungsgebietes sind in Unterlage 19.1.1 T 2 dargestellt, ebenso wie die Eingriffe, die einen Kompensationsbedarf von 156.686 Wertpunkten auslösen. Dieser wird durch Kompensation von 156.742 Wertpunkten ausgeglichen, es verbleibt ein geringer Überhang. Die Ausgleichsmaßnahmen sind ebenfalls in Unterlage 19.1.1 T 2 dargestellt. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf

Maßnahmen zugunsten des Kiebitzes, die auch der Feldlerche zu Gute kommen. Dadurch können Ausgleichsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung und CEF-Maßnahmen nach dem Artenschutzrecht teilweise auf identischen Flächen realisiert werden. Das entspricht dem multifunktionalen Ansatz der BayKompV und sorgt dafür, dass nicht mehr Flächen als nötig aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, bzw. die landwirtschaftliche Nutzung nicht mehr als nötig durch naturschutzfachliche Vorgaben eingeschränkt wird.

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

3.3.5.4 Die Einwendungen zum Naturschutz, insbesondere die des Bund Naturschutz, weisen wir zurück.

Die zu fällenden Großbäume sind in Unterlage 19.1.2 T 2 dargestellt, die Anpflanzung von Einzelbäumen in den Maßnahmenblättern (Maßnahmen 1 G, 5 G, 7 G) Unterlage 9.3 T 2. Sonstige Fällungen sind in die Ersatz- und Ausgleichsbilanzierung eingeflossen. Die Fällungen sind daher berücksichtigt und soweit in den Unterlagen dargestellt, wie dies für die Planfeststellung erforderlich ist.

Zur Positionierung des Versickerbeckens verweisen wir auf die Ausführungen beim insoweit grundbetroffenen Einwender Nr. 2001. Eine andere Positionierung scheidet aus. Das Becken wird unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahme V 5 kiebitzgerecht ausgeführt, wie beim Artenschutzrecht ausgeführt. Eingriff und Kompensation sind nach BayKompV bewertet. Dem Einwand, keinen Krähennistkorb zu installieren, um das Prädationsrisiko für Bodenbrüter nicht zu erhöhen, wurde entsprochen. Die Lage der Ausgleichsflächen wurde mit der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Rosenheim abgestimmt, ebenso wird diese bei der Umsetzung eingebunden, was insbesondere durch die Auflagen A 3.2.3 und 3.2.6 dieses Beschlusses sichergestellt ist.

3.3.6 Gewässerschutz

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, die Indirekteinleitung usw. erfasst. Das gilt auch für den Bau der Grundwasserwanne, die für die B 304 in Trog- und Tunnellage erforderlich ist. Da auf beiden Seiten der Wanne Schichtwasservorkommen vorhanden sind, wird es hier zu Veränderungen kommen. Deshalb werden auf beiden Seiten Drainagen eingebaut, die durch Düker unterhalb der Wanne verbunden sind. Dadurch wird der Einfluss auf den Schichtwasserhaushalt so weit wie möglich reduziert, da die Wasservorkommen so weiter in Verbindung zueinander stehen. Die verbleibenden Auswirkungen sind nicht vermeidbar und stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat der Maßnahme zugestimmt. 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.

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf der B 304 anfällt und ihr aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dieses System kommt zur Anwendung, soweit die Straße in Dammlage verläuft oder in Einschnittslage. In den Bereich, in denen die Straße mit Hochborden eingefasst ist, wird das Niederschlagswasser in das Regenwassersystem der Stadt Wasserburg a. Inn bzw. der B 304 eingeleitet. Im Einschnittsbereich östlich des Troges werden in den Mulden Einlaufschächte eingebaut. Sofern die Mulden bei Starkregenereignissen nicht ausreichen, fließt das Wasser über diese Schächte in die Sammelleitung, die auch die Troglage entwässert. Das Wasser aus der Trog- und Tunnellage wird über eine Sammelleitung einem Versickerbecken zugeführt. Ein vorgeschaltetes Havariebecken verhindert einen Eintrag von kontaminiertem Wasser im Havariefall.

Diese Einleitungen sind gemäß §§ 8 und 9 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4. des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen und bei Umsetzung aller in den Unterlagen vorgesehenen Maßnahmen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die untere Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Rosenheim hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

3.3.7 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 vorhabenbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe.

Dabei ist berücksichtigt, dass das Vorhaben, da es eher kleinräumig ist, nur eine begrenzte Zahl an Betrieben betrifft, für diese Betriebe aber dennoch deutliche Einschnitte mit sich bringt. Ungünstig für die Landwirtschaft ist, dass die neue Anbindung des Bahnhofs eine landwirtschaftliche Fläche ungefähr in ihrer Mitte durchschneidet. Dies lässt sich aber nicht vermeiden. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat im Nachgang des Erörterungstermins die dort zugesagten Fahrversuche durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass der Busverkehr zum Bahnhof Reitmehring nicht über den Zettlweg, auch wenn man diesen anpassen würde, und den nördlichen Teil der bestehenden Bahnhofstraße abgewickelt werden kann, da die Kreuzung der beiden Straßen zu eng ist und die Bahnhofstraße zu schmal ist, so dass eine sichere und zügige Abwicklung des Busverkehrs nicht möglich wäre. Dabei besteht ein hohes öffentliches Interesse, dass der Buszubringerverkehr zum Bahnhof funktioniert und pünktlich ist, damit der Anschluss der Pendler an die Züge gewährleistet ist. Nur so ist gewährleistet, dass die Kombination aus Bus und Zug als Teil des ÖPNV angenommen wird. Dieses Interesse überwiegt gegenüber dem landwirtschaftlichen Interesse am Erhalt der Fläche in ihrer bisherigen Form.

Ebenso wenig kann auf die Direktrampe zur B 15 verzichtet werden, da durch diese der auffällige Unfallhäufungspunkt nach der bisherigen Abfahrt mit anschließendem zweifachen Linksabbiegen beseitigt wird. So wird hier ein Gefahrenpunkt entschärft, an dem bislang häufig Unfälle, auch mit Personenschäden, stattfinden.

Dass die Nutzung der B 304 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, die auch im Bestand erfolgt, die Verkehrssicherheit unzumutbar beeinträchtigen würde, erkennen

wir nicht. Die Nutzung von Bundesstraßen ist – abgesehen vom hier nicht vorliegenden Fall der Widmung als Kraftfahrstraße – üblich und sicher möglich, Besonderheiten, warum dies bei der B 304 bei Reitmehring nicht der Fall sein sollte, sind nicht ersichtlich. Sollten verkehrsrechtliche Anordnungen erforderlich werden, wären diese von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu verfügen, sie sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Insbesondere sind die Rampen lang genug, um Geschwindigkeit aufzunehmen. Die bisherigen teils unübersichtlichen Einmündungen innerorts entfallen. Westlich der neuen Brücke können landwirtschaftliche Fahrzeuge aus der verlegten Seewieser Straße nach rechts abbiegen Richtung Edling. Wenn sie unter der Brücke die B 304 queren, können sie über den dortigen öffentlichen Feld- und Waldweg nach rechts Richtung Wasserburg einbiegen. Ein Linksabbiegen auf die B 304, das insbesondere mit voll beladenen Gespannen zur Erntezeit Gefahren schaffen könnte, ist also in keine Richtung erforderlich.

Auch wenn einige Betriebe betroffen sind, kommt es nicht zu Existenzgefährdungen, die die Landwirtschaft als öffentlichen Belang tangieren könnten. Auf die Details zu den einzelnen Betrieben wird bei den einzelnen Einwendern eingegangen.

Das naturschutzfachliche Ausgleichskonzept berücksichtigt insbesondere mit dem multifunktionalen Ausgleich die landwirtschaftlichen Belange. Dabei müssen CEF-Maßnahmen nach § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 3 BNatSchG geeignet sein, die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang zu erfüllen. Erforderlich ist also die Nähe zu den bisherigen Brutplätzen der Kiebitze, so dass eine Situierung weiter entfernt an Standorten, die die Landwirtschaft eventuell weniger beeinträchtigen würden, nicht in Betracht kommt.

Die naturschutzfachliche Zielsetzung der Maßnahmen führt zu einer deutlichen Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzung, in gewissem Umfang bleibt sie aber möglich, so dass die Flächen nach unserer Auffassung der landwirtschaftlichen Nutzung nicht völlig entzogen sind. Das zeigt auch die BayKompV. Deren Anlage 4.1, die beispielhaft vorrangig zu prüfende produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen im Sinn von § 9 Abs. 3 S. 2 BayKompV enthält, benennt z.B. bei Ackerlebensräumen als PIK auch die Herstellung und Bewirtschaftung spezifischer Artenschutzflächen. Trotz der dort genannten Aufzählung von naturschutzfachlichen Bewirtschaftungsaufgaben, die sich deutlich auf die Rentabilität der Flächen auswirken, geht die Vorschrift immer noch davon aus, dass diese Maßnahmen in die Produktion integriert sind, die landwirtschaftliche Produktion also nicht eingestellt wird.

Die verbleibenden Nachteile für die Landwirtschaft lassen sich nicht weiter minimieren und die Vorteile des Projekts für das öffentliche Wohl überwiegen ihnen gegenüber.

3.3.8 Städtische Belange

Die Stadt Wasserburg a. Inn stimmt der Maßnahme grundsätzlich zu. Soweit sie Einwendungen und Anregungen vorträgt, handelt es sich nur teilweise um eigene Belange. Teilweise trägt sie auch Belange ihrer Bürger vor. Insoweit ist zu beachten, dass sie im Recht der Planfeststellung nicht Sachwalterin der Interessen ihrer Bürger ist. Die vorgetragenen Belange werden hier dennoch behandelt, da sich die Bürger selbst teilweise die Einwendungen der Stadt Wasserburg am Inn zu eigen gemacht oder sich auf diese bezogen haben.

Die Forderung nach einer geschlossenen Bauweise der Innenfläche des Kreisverkehrs hat sich durch die 1. Tektur vom 27.03.2019 erledigt, das Staatliche Bauamt Rosenheim hat diesem Einwand durch Änderung der Planung entsprochen. Die zusätzliche Forderung, die Innenfläche überfahrbar auszugestalten, weisen wir zurück. Bei einem Außendurchmesser von 35 m und einer Fahrbahnbreite von 7 m kann der Kreisverkehr auch von Bussen und Lastwagen verkehrssicher bei angemessener Geschwindigkeit durchfahren werden, die entsprechenden Schleppkurven sind berücksichtigt. Eine überfahrbare Mittelinsel würde hingegen dazu verleiten, dass über diese „abgekürzt“ würde, was mit der Verkehrssicherheit nicht in Einklang zu bringen wäre.

Zur Forderung, die Beseitigung des Bahnübergangs als Neubau im Sinne der 16. BImSchV zu behandeln, verweisen wir auf die Ausführungen zum Immissionsschutz (Ziffer C 3.3.4.1 dieses Beschlusses), ebenso zu den weiteren Einwendungen des von der Stadt Wasserburg a. Inn beauftragten Gutachters.

Der Anregung, weitere Flächeneinsparungen vorzunehmen, kann nicht gefolgt werden. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat die Planung im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019 insoweit optimiert. Die Trogverlängerung ermöglicht es, die Rampen noch näher an die Fahrbahn zu verschieben. Zusätzlich wurden im Rahmen der 2. Tektur vom 26.10.2020 nochmals Flächeneinsparungen vorgenommen, indem der Radweg südlich der B 304 nochmals enger an diese herangelegt wurde. Hier kommen auch die geforderten Stützmauern zum Einsatz. Weitere Stützmauern zur Flächeneinsparung kommen aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Betracht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Baukosten – gemessen daran, dass es sich für den Straßenbaulastträger Bundesrepublik

Deutschland in erster Linie um die Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs handelt – ohnehin bereits sehr hoch sind. Weitere Kostensteigerungen durch nicht erforderliche Stützmauern, Tunnelverlängerungen etc. würden die Realisierbarkeit des Vorhabens gefährden. Die Realisierung der Maßnahme als solche steht aber im Interesse auch der Stadt Wasserburg am Inn. Die Planung in ihrer jetzigen Form berücksichtigt die Interessen der Stadt Wasserburg a. Inn und des Baulastträgers gleichermaßen und stellt aus unserer Sicht eine ausgewogene Lösung dar.

Der Einfahrtbereich des Feldweges (RVZ 1.06) wird auf fünf Meter Länge asphaltiert und damit der Anregung der Stadt Wasserburg a. Inn entsprochen. Eine Asphaltierung auf ganzer Strecke ist für einen öffentlichen Feld- und Waldweg nicht geboten, die vorgesehene wassergebundene Decke entspricht dem Bestand und der künftigen Nutzung. Diese Forderung wird daher zurückgewiesen.

Eine der Verkehrssicherheit angepasste Ausführung der Bepflanzung entlang des Radweges westlich der Bahnbrücke (RVZ 1.09) wurde vom Staatlichen Bauamt Rosenheim zugesagt und der Einwendung damit entsprochen.

Der an der Bahnstraße auf der Ostseite bestehende Gehweg wird an die neuen Verhältnisse angepasst, bleibt aber erhalten. Auch nördlich der verlegten Bahnhofstraße ist ein Gehweg vorgesehen (RVZ 1.16). Die fußläufige Anbindung verschlechtert sich insofern nicht. Eine durchgehende Führung ist nicht möglich, da die verlegte Bahnstraße von Osten an die Bahnhofstraße heranführt, sie muss also durch Fußgänger des auf der Ostseite gelegenen Weges überquert werden. In der Realität werden hier vermutlich ohnehin viele Fußgänger über die Park an Ride Anlage auf der Westseite der Bahnhofstraße laufen, da diese schon weit im Süden über einen Zugang zum Bahnsteig verfügt, der einen einfachen Zugang auch zum Bahnhofsbereich ermöglicht.

Die zukünftige geänderte Zufahrt zur Molkerei an der Megglestraße musste – unabhängig davon, dass hier kein städtischer Belang betroffen ist – nicht berücksichtigt werden, da es insoweit an einer konkretisierten Planung fehlt. Sofern eine solche im Wege der Bauleitplanung erfolgen soll, hätte die Stadt Wasserburg a. Inn ihrerseits die Planungen des Staatlichen Bauamts Rosenheim zu berücksichtigen. Die Anregung der durchgehenden Führung des Gehwegs wird das Staatliche Bauamt Rosenheim in die Bauausführungsplanung einbeziehen.

In der Ausgangsplanung war auf einer Fläche zwischen Bürgermeister-Schmid-Straße und Flurnummer 1394 der Gemarkung Attel, die in der Realität aktuell wohl als Parkplatz genutzt wird, eine Gestaltungsmaßnahme vorgesehen. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat dem Wunsch der Stadt Wasserburg a. Inn

entsprechend diese Gestaltungsmaßnahme im Rahmen der Tekturen gestrichen, die Fläche wird nicht bepflanzt.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat zugesagt, die Bepflanzung entlang des Radweges südlich der B 304 (RVZ 1.28) insbesondere im Bereich der Unterführung der künftigen Direktanbindung so zu gestalten, dass die Verkehrssicherheit stets gewährleistet ist. Der Einwendung wurde insoweit entsprochen.

Ob und wie die Fläche zwischen Direktrampe und B 15 künftig weiterhin landwirtschaftlich sinnvoll bewirtschaftet werden kann, wird das Staatliche Bauamt Rosenheim im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen mit dem betroffenen Eigentümer klären. Insoweit ist kein städtischer Belang betroffen.

Die städtische Anregung zur Barrierefreiheit wird das Staatliche Bauamt Rosenheim im Rahmen der Ausführungsplanung an den Stellen berücksichtigen, an denen Barrierefreiheit geboten ist. Es handelt sich um Details der Ausführungsplanung, die in den planfestgestellten Plänen beim dort üblichen und notwendigen Maßstab nicht dargestellt werden können und müssen.

Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat zugesagt, die Wegeführung während der Bauzeit und insbesondere die Erreichbarkeit der südlichen Ortsteile mit der Stadt Wasserburg a. Inn abzustimmen. Insoweit ist straßenrechtlich zu berücksichtigen, dass zwar ein Anspruch auf Erreichbarkeit über das öffentliche Straßen- und Wegenetz besteht. Das bedeutet aber nicht, dass es nicht zu Erschwernissen kommen darf. Dabei ist bei der Zumutbarkeit der Erschwernisse insbesondere zu berücksichtigen, dass die Erschwernisse während der Bauzeit nur temporärer Natur sind.

Durch Auflage A 3.7 dieses Beschlusses ist sichergestellt, dass auch die Belange der Rettungsdienste und der Feuerwehr berücksichtigt werden.

Dass sich während der Bauzeiten, angepasst an die jeweilige Bauphase unter Umständen „Schleichverkehre“ auf verschiedenen Straßen des städtischen Straßen- und Wegenetzes entwickeln, lässt sich durch den Vorhabenträger nicht ausschließen. Für eine entsprechende Beschilderung der Umleitungsstrecken wird gesorgt. Dass Ortskundige oder die Nutzer von Navigationsgeräten sich für eine abweichende Streckenführung entscheiden, lässt sich nicht vermeiden. Sofern hier verkehrsrechtliche Maßnahmen auf dem Ortsstraßennetz ergriffen werden sollen, liegen diese in der Zuständigkeit der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde.

Zur Kostenteilung bei den Kreuzungsbauwerken regelt die Planfeststellung nur, dass diese nach Kreuzungsrecht zu erfolgen hat. Die gesetzlichen Vorschriften des

Kreuzungsrechts sind zu beachten. Eine konstitutive Regelung, in dem Sinne, dass bestimmte Teilungsquoten vorgegeben würden erfolgt in diesem Beschluss daher nicht. Die Planfeststellung legt nur fest, welche Bauwerke wie errichtet werden und wie die neuen Straßen und Wege gewidmet werden.

Über die Frage der Verkehrszählung als Basis der Kostenteilung wurde Einvernehmen zwischen dem Staatlichem Bauamt Rosenheim und der Stadt Wasserburg a. Inn erzielt, so dass es einer Entscheidung über diese Einwendung ohnehin nicht bedarf.

Die Kritik an den Verkehrsgutachten beschränkt sich im Wesentlichen darauf, die Ergebnisse anzuzweifeln ohne aufzuzeigen, inwieweit die zugrunde gelegte Methodik falsch sein soll. Das Verkehrsgutachten entspricht der üblichen Methodik und wurde von einem anerkannten Sachverständigen erstellt. Daher weisen wir die Einwendungen insoweit zurück.

Die neuen Querungen der B 304 für Fußgänger erfolgen über das neu gestaltete oberirdische Ortsstraßen-Netz. Es sind jeweils verkehrssichere Querungsmöglichkeiten vorgesehen. Wir verkennen nicht, dass die derzeitige Unterführung unter der B 304 – wenn sie auch von Durchmesser und Breite nicht den aktuellen Richtlinien entspricht – als höhenfreie und damit sichere Querungsmöglichkeit wegfällt. Allerdings sind die künftig höhengleich zu querenden Ortsstraßen aber auch mit deutlich niedrigeren Verkehrsmengen belastet, da der überörtliche Durchgangsverkehr der B 304 künftig in Tieflage geführt wird. Für die künftigen Verkehrsmengen auf den zu überquerenden Straßen sind höhengleiche Querungen ausreichend, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Eine erhöhte Gefahr für Fußgänger, die im Bereich der Bushaltestelle an der verlegten Bürgermeister-Schmid-Straße die Fahrbahn queren, besteht nicht. Die Busse halten in diesem Bereich direkt nach der Querungshilfe auf der Fahrbahn, also nicht in einer Haltebucht neben der Fahrbahn. Wegen der Querungshilfe können die Busse nicht überholt werden. Das bedeutet, die Situation, dass jemand verdeckt durch den Bus die Fahrbahn überquert und dabei von einem Fahrzeug erfasst wird, das gerade den Bus überholt, kann nicht entstehen. Sofern zur weiteren Erhöhung der Sicherheit, insbesondere der Schulwegsicherheit, weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen vorgenommen werden sollen, liegen diese in der Zuständigkeit der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde.

Soweit im Ausgangsverfahren unter dem Aspekt des Flächensparens und der Verkehrssicherheit eine Verkleinerung der Radien im Bereich der Bürgermeister-

Schmid-Straße gefordert wird, weisen wir diese Forderung zurück. Kleinere Radien erhöhen die Verkehrssicherheit nicht.

Die Querungshilfen am künftigen Kreisverkehr entsprechen den Vorgaben der RAL sowie den ERA.

Art und Umfang der Baumfällungen, sowie Art und Umfang der Ersatzmaßnahmen sind in dem Detaillierungsgrad in den Planunterlagen enthalten, der für eine Planfeststellung erforderlich, aber auch ausreichend ist. Die Forderung nach einer noch detaillierteren Darstellung wird daher zurückgewiesen.

3.3.9 Wald

Wald ist vom Vorhaben nicht betroffen. Soweit das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg Vorschläge für die Baumpflanzungen gemacht hat, die im Rahmen des Vorhabens erfolgen, hat das Staatliche Bauamt Rosenheim zugesagt, sie zu berücksichtigen.

3.3.10 Belange des Bahnverkehrs

Die von den Bahnunternehmen im Rahmen des Verfahrens geltend gemachten Belange werden berücksichtigt. Dabei wird die Brücke über die Bahnanlagen so gestaltet, dass sie eine spätere Elektrifizierung der Bahnlinie(n) nicht verhindert. Dafür wird die Brücke so gegründet, dass eine Absenkung der Gleisgradienten um bis zu 20 cm möglich bleibt. Dies sichert, wenn für die Führung der Oberleitung unter der Brücke entsprechende Sonderbauweisen eingesetzt werden, die spätere Elektrifizierbarkeit. Alle anderen Lösungen über Veränderungen am Brückenbauwerk hätten unzumutbare Folgewirkungen auf die weitere Trassierung gehabt. So wäre beispielsweise bei einer Anhebung der Gradienten die erforderliche lichte Höhe des folgenden Tunnelbauwerkes nicht mehr einzuhalten gewesen, eine Tieferlegung des Tunnels hätte aber zu Eingriffen in die darunterliegenden Moränenkiese geführt, was aus Gründen des Grundwasserschutzes unmöglich gewesen wäre. Auch der Brückenoberbau ist bereits so weit optimiert, dass eine weitere Reduzierung der Überbauhöhe nicht möglich ist. Die Details der technischen Planungsabstimmung sind in den Verfahrensunterlagen enthalten, wobei die jetzt planfestgestellte Lösung letztlich auch die Zustimmung der beteiligten Bahnunternehmen fand. Da das Staatliche Bauamt Rosenheim sämtliche technischen Optimierungsmöglichkeiten ausgereizt hat, ist es dem Träger des Bahnvorhabens auch zumutbar, selbst seine Planung zu optimieren und ggf. auf Sonderbauweisen zurückzugreifen, da so eine Realisierung sowohl des vorliegenden Projekts als auch der Elektrifizierung möglich ist.

3.3.11 Sonstige öffentliche Belange

3.3.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im planfestgestellten Grunderwerbsplan (Unterlage 10.1.1.2 T 2) ist auch festgelegt, wie die Gasleitung zur Molkerei künftig verlaufen wird. An deren ununterbrochener Nutzbarkeit besteht ein hohes Interesse des betroffenen Unternehmens wie auch ein öffentliches Interesse. Eine Führung im Nahbereich der B 304 scheidet aus, da sie mit der dortigen Tunnel- und Troglage nicht ein Einklang zu bringen wäre. Daher ist eine Verlegung auf Privatgrund nötig. Alle Beteiligten haben im Rahmen der Erarbeitung der 2. Tektur vom 26.10.2020 ihr Einverständnis mit dieser Lösung erteilt. Das gilt auch für die privaten Grundbetroffenen.

3.3.11.2 Denkmalschutz

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes, insbesondere des Schutzes von Bodendenkmälern zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten haben insgesamt unter Berücksichtigung allgemeiner, auch völkerrechtlicher Verpflichtungen des Staates zum Schutz des archäologischen Erbes nicht den Stellenwert, dass im Ergebnis die Zulassung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzauflagen abgelehnt werden müsste.

Voraussichtlich sind weder Bau- noch Bodendenkmäler vom Vorhaben betroffen. 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.

3.4 Private Einwendungen

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in diesem Beschluss mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Stadt Wasserburg a. Inn wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Nennung des Namens werden den Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Mitarbeiter*innen der Stadt mitgeteilt. Den Einwendungsführern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss schriftlich zugestellt oder auf Anforderung gemäß Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG zugesandt wird, werden die Nummern direkt mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen.

Ebenfalls nicht mehr gesondert behandelt werden Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabenträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

3.4.1 Anwaltlich vertretene Einwender

3.4.1.1 Mandanten der Kanzlei Labbé & Partner

3.4.1.1.1 Einwender Nr. 2001

Der Einwender wendet sich in erster Linie gegen die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme von Teilen seines Grundstücks mit der Flurnummer 916 der Gemarkung Attel. Auf diesem Grundstück liegt künftig das Sickerbecken. Eine andere Art der Entwässerung ist technisch nicht möglich, da es an Vorflutern fehlt, in die das Niederschlagswasser eingeleitet werden könnte. Eine andere Positionierung des Sickerbeckens ist ebenfalls nicht möglich. Da aus den geologischen Karten ersichtlich war, dass der Übergang von bindigen Moräneböden und sickerfähigen Kiesen im Bereich dieses Grundstücks liegt, wurden sieben Bohrsondierungen durchgeführt, um festzustellen, wo genau diese Grenze verläuft mit dem Ziel, das Becken möglichst weit nach Osten, also Richtung Reitmehring zu

verschieben. Ergebnis war, dass allenfalls eine minimale Verschiebung innerhalb des Grundstücks möglich gewesen wäre. Eine Verlegung weiter nach Osten, auf ein anderes Grundstück scheidet daran, dass weiter östlich bis Reitmehring keine sickerfähigen Böden vorhanden sind, in die das Niederschlagswasser versickern könnte. Eine Drehung des Beckens würde den Einwender mindestens genauso beeinträchtigen, wie die jetzige Planung. Eine Positionierung auf der Südseite der B 304 scheidet ebenfalls aus. Hier müsste die Leitung, die zum Becken führt die tiefergelegene B 304 zusätzlich unterqueren. Das Ende der Leitung käme damit deutlich tiefer zu liegen. Dementsprechend müsste ein Sickerbecken auf der Südseite tiefer ausfallen, was unter der Berücksichtigung der notwendigen Böschungsneigungen zu einer Vergrößerung des Beckens und damit einem stärkeren Eingriff in private Rechte führen würde. Es gibt daher aufgrund der Gegebenheiten des Untergrundes, die für eine Versickerung maßgeblich sind, keine andere Position des Beckens, die zu geringeren Beeinträchtigungen führen würde. Dass das Gesamtgrundstück, von dem ca. 10 % dauerhaft beansprucht werden, insgesamt seine Nutzbarkeit verliert, ist nicht zu befürchten. Eine Verschiebung des Beckens an die östliche Grenze, die die Bewirtschaftungserschwernisse mindern würde, scheidet aus den genannten Gründen aus.

Daher muss das Becken an der vorgesehenen Stelle errichtet werden. Das öffentliche Interesse an einer ordnungsgemäßen Straßenentwässerung überwiegt hier gegenüber den Interessen des Grundbetroffenen.

Soweit Beeinträchtigungen der Landwirtschaft als öffentlicher Belang geltend gemacht werden, weisen wir die Einwendungen zurück. Die Ausführungen des anwaltlichen Vertreters zur Landwirtschaft im Rahmen der Landesentwicklung berücksichtigen insoweit nicht, dass auch der Erhalt und die bedarfsgerechte Ergänzung des Netzes der Bundesfernstraßen zu den Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms zählt. Das Raumordnungsrecht und das Landesentwicklungsprogramm räumen hier keinem der Belange einen Vorrang ein, sondern die Entscheidung, ob das konkrete Vorhaben mit dem Belang der Landwirtschaft in Einklang zu bringen ist, muss im konkreten Verfahren getroffen werden. Wir verweisen insoweit zunächst auf die Ausführungen zur Landwirtschaft. Dabei wurden im Rahmen der Planung und der beiden Tekturen durchaus Optimierungen für die Landwirtschaft vorgenommen, noch weitere Reduzierungen des Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen sind nicht möglich.

Zu den Einwendungen, das landwirtschaftliche Wegenetz würde durch Baufahrzeuge beschädigt wie auch zur vorübergehenden Inanspruchnahme und der

Rekultivierung landwirtschaftlicher Flächen sind entsprechende Auflagen Bestandteil dieses Beschlusses, ebenso wie zur beantragten Benennung eines Ansprechpartners für die Landwirte. Die rechtzeitige Verständigung der Eigentümer und Bewirtschafter sowie die Kennzeichnung der Flächen hat der Vorhabenträger ebenfalls zugesagt.

3.4.1.1.2 Einwender Nr. 1023

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks, insbesondere auch gegen den Verlust der Stellplatzflächen. Die Einfahrt zum Grundstück wird den neuen Verhältnissen angepasst. Dabei bleiben die Garagen und Gebäude erhalten, ebenso die Zufahrt zur den Garagen. Das wird durch Auflage A 6.1.1 dieses Beschlusses sichergestellt, ebenso wie die Berücksichtigung des Flüssiggastanks. Sofern Stellplatzflächen verloren gehen, sind diese Gegenstand des Entschädigungsverfahrens.

Die verlegte Bürgermeister-Schmid-Straße erst weiter östlich nach Süden zu verschwenken, wie vom Einwender vorgeschlagen, ist wegen der anschließenden Kurve nach Norden mit den Bushaltestellen nicht möglich und würde zudem eine zumindest halbseitige Tunnelverlängerung bedeuten, die aus Kostengründen nicht in Betracht kommt. Die verbleibenden Beeinträchtigungen des Einwender sind aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohl auf der Ebene der Planfeststellung hinzunehmen. Entschädigungsfragen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Einwendungen zum Lärmschutz weisen wir ebenfalls zurück. Aufgrund der Tieflage der B 304 kommt es durch das Vorhaben am Immissionsort 17 (Unterlage 7 T) zu Pegelminderungen von -8,9 bis -10,1 dB(A) mit Beurteilungspegeln von 61 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (Unterlage 17.1 T Anlage 5). Daher löst das Vorhaben hier keine Ansprüche auf Lärmvorsorge aus.

3.4.1.2 Mandanten der Kanzlei Schneider & Kollegen

3.4.1.2.1 Einwender Nr. 3001

Einwender Nr. 3001 betreibt in Reitmehring eine biologische Gemüsegierterei, die ihre Produkte unter anderem ganzjährig in ihrem Hofladen verkauft. Unter dieser Nummer werden auch diejenigen Einwender erfasst, die der anwaltliche Vertreter zu Beginn der Einwendungsschriftsätze aufzählt, also auch die Familienmitglieder und Geschäftspartner. Der Einwender ist betroffen von Grundinanspruchnahmen.

Zur Situation des Betriebes: Im Eigentum befinden sich laut Einwendervortrag 22,88 ha Flächen, davon 6 ha Forst. Von diesen Eigentumsflächen werden 8,41 ha durch Verpachtung unter den Eheleuten für die Gärtnerei genutzt. Die übrigen Flächen sind verpachtet an Dritte.

Aus verschiedenen Grundstücken werden insgesamt 8.951 m² dauerhaft in Anspruch genommen und weitere 4.412 m² vorübergehend. 428 m² werden mit einer Dienstbarkeit belastet.

Davon entfällt auf den selbst bewirtschafteten Teil der Verlust aus den Grundstücken Flurnummern 937 und 983/3 der Gemarkung Attel im Umfang von 1.322 m². Diese Flächen sind als Hofanschlussflächen von besonderer Bedeutung, was in unsere weitere Beurteilung eingeflossen ist.

Die übrigen Flächenverluste von rund 0,763 ha entfallen auf die verpachteten Flächen (Flurnummern 1015, 1016, 1084 und 1394 der Gemarkung Attel). Auch nach Realisierung des Vorhabens verfügt der Einwender noch über Flächen im Umfang von ca. 3,5 ha, die nicht selbst genutzt werden, sondern verpachtet sind. Zur Erhaltung der Existenzfähigkeit des Betriebes ist es dabei zumutbar, die Pachtverträge für einen Teil der Flächen zu kündigen, auch wenn dadurch Pachteinahmen verloren gehen. So kann der Einwender den vorhabenbedingten Flächenverlust abfedern und verfügt auch danach noch über mindestens 2 ha verpachteter Flächen.

3.4.1.2.1.1 Einwendungen im Ausgangsverfahren:

Die Wasserversorgung des Betriebes ist nicht gefährdet. Die Wasserleitung entlang des Zettlwegs wird angepasst, bleibt aber erhalten. Die Wasserleitung an der westlichen Grenze der Flurnummer 983/3 der Gemarkung Attel ist nicht betroffen, bleibt also ebenfalls erhalten.

Die derzeitige Bepflanzung der Flurnummer 983/3 der Gemarkung Attel ist teilweise von der Errichtung der Nordzufahrt zum neuen Kreisverkehr betroffen. Diese Betroffenheit lässt sich nicht verhindern, da der Kreisverkehr nur an dieser Stelle errichtet werden kann. Der Anschlussast Megglestraße zum neuen Kreisverkehr kann nicht nach Osten verschoben werden. Die Radien der Zufahrt Megglestraße würden sich mit den Radien der Ausfahrt Bürgermeister-Schmid-Straße überschneiden, was nach den technischen Regelwerken aus Gründen der Verkehrssicherheit unzulässig ist. Es müsste folglich der ganze Kreisverkehr nach Osten verschoben werden. Wegen der Zwangspunkte, insbesondere bestehender Gebäude wäre nur eine Verschiebung Richtung Süd-Ost möglich. Dies würde dann

aber dazu führen, dass für die Fahrbeziehung Bürgermeister-Schmid-Straße Richtung Nordwestrampe die Kreisinsel nicht mehr umfahren werden müsste. In der Praxis würden die Fahrzeuge auf dieser Verbindung also nahezu gerade durch den Kreisverkehr fahren, was mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht akzeptabel ist. Für die Fahrbeziehung Zettlweg zur Nordwestrampe müsste ein Bypass geschaffen werden und die Zu- und Abfahrtsradien würden sich überschneiden. Das ist nach dem technischen Regelwerk aus Gründen der Verkehrssicherheit unzulässig. Die Megglestraße insgesamt weiter nach Osten zu verschieben, scheitert am dortigen Gebäudebestand.

Die Bepflanzung an der Südseite der Flurnummer 937 der Gemarkung Attel kann nur teilweise erhalten bleiben und wird insoweit durch Schutzzäune (Maßnahme 2 S) gesichert werden, wie in Unterlage 9.2 T 2 dargestellt. Die übrige Bepflanzung muss entfernt werden, um Trog und Tunnel errichten zu können. Diese Betroffenheit ist unvermeidbar und von den Betroffenen hinzunehmen, wobei hierbei auch berücksichtigt ist, dass insbesondere die Bepflanzung an der Südseite der Flurnummer 937 der Gemarkung Attel bislang eine optische Abschirmung des Grundstücks von der bestehenden B 304 bewirkt und auch zur Verringerung von Verkehrsimmissionen auf dem Grundstück beiträgt. Die Immissionssituation wird sich aber insgesamt durch das Vorhaben wegen der Trog- und Tunnelführung der B 304 deutlich verbessern. Ersatzpflanzungen in Abstimmung mit dem Einwender hat das Staatliche Bauamt Rosenheim zugesagt.

Der Einwender fordert die Errichtung eines kleineren Kreisverkehrs, die zu einer verringerten Grundinanspruchnahme führen würde. Diesen Einwand weisen wir zurück. Der Kreisverkehr entspricht mit einer Fahrbahnbreite von 7,0 m und einem Außendurchmesser von 35 m der kleinsten nach den RAL zugelassenen Bauweise. Minikreisverkehre sind im technischen Regelwerk für Landstraßen nicht vorgesehen. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat hilfsweise einen solchen mit 5 m Fahrbahnbreite und 22 m Außendurchmesser geplant. Dabei entstünden aber tangentielle Zufahrten, die aus Gründen der Verkehrssicherheit zu vermeiden sind. Eine Verkleinerung des Kreisverkehrs durch den Verzicht auf Fahrbahnteiler scheidet ebenfalls aus, da dieser sowohl in den RAST, die hilfsweise für den Minikreis herangezogen werden, wie auch nach den RAL allenfalls bei verkehrlich stark untergeordneten Knotenpunkten in Betracht kommt. Ein solcher liegt hier nicht vor. Für die sichere Führung der Gehwege im Bereich des Kreisverkehrs müssten selbst nach den RAST als Trenninseln ausgeführte Fahrbahnteiler zum Einsatz kommen. Diese sind in einem Minikreis aber nicht möglich. Die Errichtung des

Kreisverkehrs in der planfestgestellten Form ist daher aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Diese überwiegen gegenüber den Interessen des Einwenders.

Der Einwendung, die Mittelinsel geschlossen auszuführen, ist das Staatliche Bauamt Rosenheim gefolgt, eine konstruktive Schließung ist in der 1. Tektur vom 27.03.2019 berücksichtigt. Zur Forderung nach einer überfahrbaren Mittelinsel verweisen wir auf die Ausführungen zur gleichlautenden Forderung der Stadt Wasserburg a. Inn.

Die Forderung nach einer Tunnelverlängerung bis zur Bürgermeister-Schmid-Straße weisen wir zurück. Nach der Abschätzung des Staatlichen Bauamts Rosenheim entstünden durch diese Verlängerung um ca. 110 m Mehrkosten von rund 3,6 Mio. €. Diese Mehrkosten stehen, da der Tunnel nicht aus Gründen des Immissionsschutzes oder sonstigen technischen Gründen erforderlich ist, außer Verhältnis zum damit zu erzielenden Nutzen und sind damit wirtschaftlich nicht zu rechtfertigen.

Die Erreichbarkeit des Hofes und damit des Hofladens ist sichergestellt. Nach Fertigstellung wird der Hof wie bisher von Süden und Nordwesten über jeweils eine Zufahrt erreichbar sein. Auch die östliche Zufahrt zum Flurstück 937 der Gemarkung Attel wird wieder hergestellt. Auch während der Bauzeit werden Hofstelle und Hofladen erreichbar sein, es wird aber zu Einschränkungen kommen. Diese lassen sich nicht vermeiden, da unmittelbar südlich der Flurnummer 937 der Gemarkung Attel der Tunnel bzw. Trog errichtet werden, sowie der Kreisverkehr und dessen nördlicher Anschlussast, der zwischen zwei Grundstücken des Einwenders verlaufen wird. Diese Einschränkungen sind aus Gründen des für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Wohls hinzunehmen, die insoweit überwiegen.

Die vorhabenbedingt veränderte Immissionssituation gefährdet weder die betriebliche Existenz, noch führt sie zu unzumutbaren Nachteilen für die auf dem Hof Lebenden. Wir verweisen auf die Ausführungen unten zu den Einwendungen zur 1. Tektur, dort sind die entsprechenden Berechnungsergebnisse der Lärmberechnung in der tektierten Fassung dargestellt.

Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen bleibt gewährleistet. Richtig ist, dass der Weg zu den Flächen südwestlich der neuen Bahnbrücke sich künftig verlängern wird, da der Fahrweg künftig über die Brücke führt, nach deren Ende zurück zur Bahnlinie, unter der Brücke hindurch und dann wieder auf der Südseite der B 304 in Richtung Westen. Nach der Brücke nach Süden in den dort einmündenden öffentlichen Feld- und Waldweg abzubiegen ist nicht möglich, zum einen um ein Linksabbiegen landwirtschaftlicher Fahrzeuge von der B 304 zu

vermeiden, zum anderen, weil hier die Linksabbiegespur für den aus Richtung Ebersberg kommenden Verkehr in die verlegte Seewieser Straße liegt. Der Umweg auf dem Rückweg ist geringer, da hier von Süden nach rechts auf die B 304 eingebogen werden kann. Trotz der Umwege ist die Entfernung zur Hofstelle aber mit maximal rund 1,5 km zur wirtschaftlichen Bewirtschaftung der Grundstücke geeignet, auch wenn man die geltend gemachten Anfahrten mehrmals täglich einbezieht. Während der Bauzeit wird die Erreichbarkeit der Felder südlich der B 304 beeinträchtigt werden. Hier gilt das zu den bauzeitlichen Einschränkungen bei der Erreichbarkeit des Hofes Gesagte entsprechend.

Dass die Nutzung der B 304 durch landwirtschaftliche Fahrzeuge, die auch im Bestand erfolgt, die Verkehrssicherheit unzumutbar beeinträchtigen würde, erkennen wir nicht. Die Nutzung von Bundesstraßen ist – abgesehen vom hier nicht vorliegenden Fall der Widmung als Kraftfahrstraße – üblich und sicher möglich, Besonderheiten, warum dies bei der B 304 bei Reitmehring nicht der Fall sein sollte, sind nicht ersichtlich.

Eine vorhabenbedingte Gefährdung des Gärtnereibetriebes durch Immissionen (z.B. Staub, Reifenabrieb, Schadstoffe etc.) wird nicht stattfinden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Betrieb bereits im Bestand unmittelbar an der stark befahrenen B 304 liegt, die künftig abgeschirmt durch Tunnel- und Trog am Betrieb vorbeiführen wird. Die Verkehrsbelastung auf den verbleibenden, teils verlegten Ortsstraßen ist demgegenüber deutlich geringer, so dass auch die Immissionsbelastung sinkt, jedenfalls kann eine Steigerung sicher ausgeschlossen werden.

Die selbsterrichtete Mauer, auf die der Einwender hinweist, muss zur Durchführung der Bauarbeiten voraussichtlich entfernt werden, da in diesem Bereich der vorübergehenden Inanspruchnahme Tunnelbau und Sicherung des Wohnhauses erfolgen müssen. Im Regelungsverzeichnis (Ziffer 1.23) ist festgelegt, dass bestehende Einfriedungen, soweit erforderlich, versetzt oder entschädigt werden. Der Lärmschutz wird nach Realisierung des Vorhabens durch die Tunnellage gewährleistet.

Zurückgewiesen wird die Einwendung, eine Ampellösung werde seitens des Einwenders abgelehnt, da eine solche nicht Gegenstand dieses Verfahren ist und auch den vom Einwender abgelehnten Kreisverkehr nicht ersetzen könnte.

Soweit Einwendungen bezüglich der dinglichen Alterssicherung des Altenteilers geltend gemacht werden, werden diese zurückgewiesen. Diese sind nicht stärker zu gewichten, als die Beeinträchtigungen des Eigentums selbst. Auch wenn man aber

Eigentum und Rechte des Altenteilers summiert, überwiegen ihnen gegenüber die für das Vorhaben sprechenden Gründe des Allgemeinwohls.

Die Einwendungen zum Betrieb des Mode-Studios in den Räumen der Hofstelle weisen wir zurück. Zur Erreichbarkeit gilt insoweit das oben zur Erreichbarkeit des Hofladens Gesagte.

Sofern der Nussbaum auf dem Hofanwesen und die Pappel auf Flurnummer 983/3 gefällt werden müssen, ist der Ersatz hierfür Gegenstand des Entschädigungsverfahrens. Auf Ebene der Planfeststellung ist die Fällung hinzunehmen. Der Abbruch des - laut Einwendervortrag als Parkplatz genutzten - Fahrsilos ist in den Unterlagen dargestellt, auch dessen Ersatz ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens.

Eine Beweissicherung für die Gebäude des Einwenders hat das Staatliche Bauamt Rosenheim zugesagt. Gleiches gilt für die Beweissicherung der Gewächshäuser.

Die Haltung von 25 Hühnern und fünf Enten wird nicht unzumutbar beeinträchtigt. Eine geschlossene Umzäunung des Gesamtgrundstücks muss der Vorhabenträger allerdings nicht herstellen. Das Geflügel wird durch Baustelleneinzäunung vor Baufahrzeugen etc. geschützt, Vorkehrungen, um ein Entlaufen der Tiere in den Baustellenbereich zu verhindern, liegen im Verantwortungsbereich des Tierhalters.

Soweit in der Einwendung die Forderung aufgestellt wird, der Vorhabenträger müsse sich bei der Gestaltung des Kreisverkehrs nach den Vorgaben der Stadt Wasserburg a. Inn richten und diese habe einen geschlossenen, überfahrbaren Kreisverkehr gefordert, weisen wir diese zurück. Der Vorhabenträger hat bei seinen Planungen, die sich grundsätzlich nach den RAL richten, die Interessen und Belange der Stadt Wasserburg a. Inn zu berücksichtigen, das heißt aber nicht, dass er an deren Vorgaben gebunden wäre. Woher der anwaltliche Vertreter diese Bindung herleiten möchte, ist nicht ersichtlich, zumal sich daraus auch keine Rechtsposition des Einwenders ergeben würde. Die geschlossene Ausführung wurde im Übrigen in die 1. Tektur vom 27.03.2019 übernommen, der Einwendung also teilweise entsprochen. Trotz des besonderen Gewichts des Eigentumsbelangs in der Abwägung, erwächst aus diesem auch keine „Mitgestaltungsrolle“ des Einwenders, sodass wir auch diese Forderung zurückweisen.

Der Eingriff in die Flächen südwestlich der B 304 ist unvermeidbar, die Trasse kann hier nicht, wie vom Einwender gefordert, auf der Bestandstrasse verlaufen. Damit der Verkehr auf der B 304 möglichst lange auch während der Bauzeit aufrechterhalten werden kann, der Schienenverkehr möglichst wenig durch die

Baustelle beeinträchtigt wird und um einen geordneten Bauablauf des Brückenbaus zu ermöglichen, ist es erforderlich, das Brückenbauwerk neben dem bestehenden Bahnübergang zu errichten. Wie im Variantenvergleich ausgeführt, muss dies südlich des Bahnübergangs erfolgen. Damit entsteht hier ein Zwangspunkt in der Trassierung. Dieser führt dazu, dass die Trasse nach dem Bauanfang nach Süden verschwenkt werden muss und damit die Flächen des Einwenders in Anspruch nimmt.

Die Hecke auf Flurnummer 1003 der Gemarkung Attel ist von der Planung nicht betroffen. Würde man, wie vom Einwender vorgeschlagen, die Zufahrt zum Versickerbecken nördlich der Hecke führen, würde dies mehr private Flächen in Anspruch nehmen. Auch für die ökologische Funktion der Hecke ist es sinnvoller, wenn der Weg südlich der Hecke im Bereich der bisherigen Bestandstrasse läuft als nördlich zwischen Hecke und Feldflur.

Der Damm ab Bau-km 0+300 wird mit Regelböschung 1:1,5 ausgeführt. Das ist notwendig, um den Damm standsicher auszuführen. Auf die an sich bei dieser Dammhöhe vorzusehenden Bermen verzichtet der Vorhabenträger, was die Dammaufstandsfläche reduziert. Stützmauern sind in Anbetracht der Dammhöhe nicht wirtschaftlich sinnvoll realisierbar, unabhängig von der Frage der technischen Realisierbarkeit an dieser Stelle.

Ein verkürzter und damit steilerer Anstieg zur neuen Brücke ist nicht möglich. Dieser würde dazu führen, dass sich der östliche Tangentenschnittpunkt nach Westen verschiebt und dadurch die Gradienten auf der Brücke um 0,5 m sinkt. Die lichte Höhe der Brücke kann aber nicht abgesenkt werden. Wie bei den Belangen des Bahnverkehrs ausgeführt, kann diese keinesfalls mit geringerer lichter Höhe ausgeführt werden, da sonst der (elektrifizierte) Bahnverkehr unter der Brücke keinen Platz mehr fände. Den westlichen Tangentenschnittpunkt zu verschieben würde dazu führen, dass die Einschnittslage vor dem Anstieg zur Brücke tiefer werden würde. Das würde aber zu einer größeren Grundinanspruchnahme beim Einwender selbst und bei Dritten führen, statt einer geringeren, in die Rechte des Einwenders würde also stärker eingegriffen.

Nach der Brücke verläuft die Gradienten mit einem Gefälle von 2,5% bis zum Wannentiefpunkt im Tunnel-Trogbauwerk mit anschließender Steigung von 1%. Daran schließt sich ein Längsgefälle von 3,4% an. Die jeweils gewählten Kuppenausrundungen und Längsneigungen sind so aufeinander abgestimmt, dass die Sichtweiten eingehalten werden und die Entwässerung gewährleistet werden kann. Soweit regelkonform möglich, wurde der Ausrundungsradius bei Bau-km

0+564 bereits um 15% reduziert. Mit den zu beachtenden Trassierungsparametern und Zwangspunkten kann der Eingriff in das Grundeigentum des Einwenders daher nicht weiter reduziert werden.

Die Einwendungen zur Geh- und Radwegführung auf der Nordseite der künftigen Brücke weisen wir zurück. Den bestehenden Bahnübergang für Fußgänger und Radfahrer zu erhalten, läuft dem Zweck des Vorhabens zuwider. Künftig entsteht für diese Verkehrsteilnehmer die Möglichkeit, die Bahnlinie höhenfrei und damit sicher zu überqueren. Die gerügte spitze Kurve ist verkehrssicher geplant und entspricht den technischen Vorgaben der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Dabei beträgt der Höhenunterschied, der zu überwinden ist, 6,29 m und nicht 8,36 m, wie vom Einwender angenommen, so dass auch die Steigung weniger steil ist, als unterstellt. Eine Radwegunterführung ist nicht möglich. Der Radweg würde dann unter Berücksichtigung der Überbaudicke des Gleiskörpers und einer lichten Höhe von 2,50 über eine Steigung von 7,6% verfügen, was nicht den Vorgaben der ERA entspricht. Außerdem müsste er in einer zusätzlichen wasserdichten Wanne geführt werden, was zu unverhältnismäßigen Mehrkosten von rund 1,2 Mio. € führen würde. Zusätzlich müssten der Wendeplatz und die Erschließungsstraße zu den Anwesen an der Münchner Straße 18 - 22 durch Stützmauern abgesichert werden, da der Radweg dann bereits hier in die Tunnellage abtauchen würde.

Die Breite der Fahrbahn von 3,50 m am Baubeginn ergibt sich aus dem Bestand. Nach den RAL wäre danach eine Verbreiterung auf eine asphaltierte Fahrbahnbreite von 8,50 m erforderlich. Der Vorhabenträger hat stattdessen einen RQ 11 gewählt, der mit 8,0 m asphaltierter Breite (2 x 3,50 m Fahrbahn + 2 x 0,50 m Randstreifen) auskommt. Dadurch wird dem Anliegen nach möglichst geringer Grundinanspruchnahme bereits Rechnung getragen. Noch schmalere Fahrbahnen sind mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht geboten. Ob Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden, wird die zuständige Straßenverkehrsbehörde zu entscheiden haben, der Vorhabenträger kann eine Bundesstraße aber nicht von vornherein auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h trassieren.

Eine bergmännische Bauweise des Tunnels ist nicht möglich, so dass wir auch diese Einwendung zurückweisen. Dieser müsste wegen der nötigen Überdeckung einen Abstand von mindestens 16 m zwischen Gradierte und Geländeoberfläche einhalten, statt 7,4 m wie geplant. Das ist mit den Zwangspunkten an der Brücke und am Bauanfang und Bauende aber nicht umsetzbar.

Auf die Grundinanspruchnahme durch das Verbleiben der Verpresskörper im Untergrund kann nicht verzichtet werden. Diese sind im Bereich des Trogbauwerkes

ab einer bestimmten Tiefe des Spundwandverbaus nötig, um die Spundwände rückzuverankern. Die Anker werden geschnitten, wenn die Spundwände entfernt werden, die Verpresskörper können nicht wieder entfernt werden und verbleiben im Untergrund, zusammen mit den in ihnen liegenden Teilen der Anker. Das führt zu keiner oder allenfalls geringer Belastung der Grundeigentümer, die nicht vermieden werden kann, da die Verankerung baulich unverzichtbar ist, damit die Spundwände während der Bauzeit gesichert sind.

Es sind auch keine Gründe dafür ersichtlich, warum abweichend von der gesetzlich vorgesehenen enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung, diese im vorliegenden Fall oder konkret beim Einwender Nr. 3001 nicht vorliegen sollte. Der entsprechende Antrag wird daher zurückgewiesen.

Auf die Rampen Südwest und Nordwest kann entgegen der Auffassung des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie die Anbindung Reitmehrings an den Verkehr auf der B 304 aus und in Richtung München sicherstellen. Ebenso unverzichtbar sind die Südost- und Nordostrampe. Diese wurden bereits näher an die B 304 herangerückt als in der Ausgangsplanung. Um die wirtschaftliche Umsetzung des Bauvorhabens sicherzustellen, können auf der Außenseite keine Stützmauern errichtet werden und sind diese auch nicht z.B. wegen dicht angrenzender Bebauung erforderlich, die Voraussetzungen unterscheiden sich deutlich von den Verhältnissen in München, die der anwaltliche Vertreter zum Vergleich heranzieht.

Die Rampenbreite wurde statt mit 6,0 m Breite, wie von den RAL vorgesehen (4,50 m Fahrbahn + 2 x 0,75 m Randstreifen) mit 4,5 m Breite (4,0 m Fahrbahn + 2 x 0,25 m Randstreifen) geplant und so der Grundbedarf bereits reduziert. Eine noch schmalere Ausführung ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich.

Die Beibehaltung des beschränkten Bahnübergangs für den innerörtlichen Verkehr widerspricht den Zielen des Projekts. Sie ist nicht notwendig, um den innerörtlichen Verkehr aufzunehmen. Bauzeitliche Einschränkungen der Verbindung zwischen den Teilen Reitmehrings nördlich und südlich der B 304 werden sich nicht vermeiden lassen, sind aber auf das Notwendige reduziert.

Die seitens des Einwenders vorgeschlagene Schließung des Bahnübergangs nördlich des Bahnhofs Reitmehring ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und stellt insoweit auch keine notwendige Folgemaßnahme dar. Ob sie angezeigt wäre, wenn man den Bahnübergang südlich des Bahnhofs für den innerörtlichen Verkehr beibehalten würde, ist eine hypothetische Frage, die sich bei Realisierung der planfestgestellten Lösung nicht stellt.

Eine Summationsbetrachtung des Straßenlärms und des Lärms der Bahnstrecke, unabhängig davon, mit welcher Geschwindigkeit die Züge hier (künftig) fahren, ist in der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Im Übrigen dürfte kausal für eine eventuelle zukünftige Erhöhung der Geschwindigkeit von Güterzügen, die der Einwender unterstellt, wohl eher der Ausbau der Bahnstrecke sein und nicht die Beseitigung des Bahnübergangs.

Die Forderung nach Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h weisen wir zurück. Verkehrsrechtliche Anordnungen im Rahmen einer Planfeststellung sind nur im Ausnahmefall möglich, wenn sich durch das Vorhaben aufgeworfene Konflikte anders nicht lösen lassen. Anwendungsfälle sind neben Artenschutzkonflikten Fallgestaltungen, in denen die Lärmbelastung eines Immissionsortes so hoch ist, dass dieser unbewohnbar wird. Das ist hier nicht der Fall, weder Verkehrssicherheit noch Immissionsschutz erfordern eine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Die Entwässerung der Straßen erfolgt, wie in den Unterlagen dargestellt und vom Wasserwirtschaftsamt Rosenheim positiv beurteilt, ordnungsgemäß. Eine Entwässerung in Privatgrund, der nicht vom Vorhabenträger erworben wird, erfolgt nicht. Auch die Entwässerung der Dammflächen erfolgt über Versickerung auf diesen Dammflächen und/oder durch am Dammfuß angeordnete Mulden. Ein Wildwasserabfluss im Sinn des § 37 WHG findet auf den Dammflächen nicht statt, sodass wir die diesbezügliche Einwendung bzw. Forderung zurückweisen.

Zu den Drainagen wurde in diesem Beschluss Schutzauflage A 3.4.5 angeordnet. Die Auflage zum Oberboden biologisch wirtschaftender Betriebe findet sich in A 3.4.3 dieses Beschlusses. Darüberhinausgehende Auflagen sind nicht erforderlich. Für unvorhersehbare Folgen sieht Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG das entsprechende gesetzliche Instrumentarium vor, darüberhinausgehende allgemeine Aufgabenvorbehalte sind nicht geboten.

Eine Vermessung der betroffenen Grundstücke nach Fertigstellung der Baumaßnahme ist üblich und geboten, sie wurde vom Vorhabenträger außerdem zugesagt.

Eine Freistellung von Drittschäden per Auflage ist nicht möglich. Das Planfeststellungsverfahren regelt alle öffentlich-rechtlichen Folgen eines Straßenbauvorhabens. Zivilrechtliche Schadensersatzregeln oder eine Freistellung von deren Geltung sind öffentlich-rechtlich nicht geboten.

Die Grenzwerte für Luftschadstoffe werden eingehalten. Wir verweisen insoweit auf die Ausführungen zum Immissionsschutzrecht unter C 3.3.4.2 dieses Beschlusses. Die erstellten Gutachten genügen den Anforderungen. Dass jegliche Emission von der Straße von den Grundstücken des Einwenders ferngehalten werden müsste, ist nicht richtig. Die Grenzwerte sind einzuhalten, ein darüberhinausgehender Schutzanspruch besteht nicht. Im Übrigen profitiert der Einwender von der Tieferlegung der B 304 gerade mit Blick auf den Immissionsschutz in Anbetracht der Belastung durch die bestehende B 304.

Das Grundstück mit Flurnummer 983/6 der Gemarkung Attel kann künftig nicht mehr von Süden her erschlossen werden, weshalb die Einfahrt auf der Ostseite vorgesehen ist. Auch Flurnummer 983/3 der Gemarkung Attel kann künftig nicht mehr von der Südseite aus angefahren werden, sondern von der Ortsstraße aus.

Die Anpassung der Megglestraße folgt aus der Errichtung des Kreisverkehrs. Insoweit verweisen wir auf die Behandlung der Einwendungen der dortigen Betroffenen, der Einwender selbst ist hiervon nicht berührt.

Soweit der Einwender vorschlägt, die Kurvenradien der verlegten Bürgermeister-Schmid-Straße zu verkleinern, um die Verkehrssicherheit insbesondere des Schulweges zu erhöhen, kann dem nicht gefolgt werden. Engere Kurven führen zwar unter Umständen zu niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten, erhöhen aber die Gefahr plötzlicher Bremsmanöver vor der Kurveneinfahrt. Außerdem sind sie gerade für die Einsehbarkeit der Kurve und des Bereichs nach der Kurve kontraproduktiv, so dass sie die Verkehrssicherheit nicht erhöhen, sondern senken.

Zu den Einwendungen zu Kiebitz, Feldlerche und Goldammer verweisen wir auf die Ausführungen zum Artenschutz unter C 3.3.5.1.2 dieses Beschlusses.

3.4.1.2.1.2 Einwendungen im Verfahren zur 1. Tektur vom 27.03.2019

Die verfahrensrechtlichen Rügen im Schriftsatz zur 1. Tektur vom 27.03.2019 weisen wir zurück. Die Anonymisierung der Grunderwerbsunterlagen, die öffentlich ausgelegt werden, ist aus Gründen des Datenschutzes zwingend, da es keinen Rechtfertigungsgrund für eine Veröffentlichung gibt.

Aus den Grunderwerbsplänen ist die Betroffenheit ablesbar, auch in der anonymisierten Fassung. Voraussetzung ist nur, dass man als Einwender weiß, welche Grundstücke einem gehören. Die Kenntnis der Codenummer der Grundstückseigentümer aus dem Grunderwerbsverzeichnis ist dafür nicht notwendig, da über die Angabe der Flurstücksnummer und die zeichnerische Darstellung in den Grunderwerbsplänen die Anstoßwirkung bereits erfüllt wird.

Im Übrigen wurde der Stadt Wasserburg a. Inn ein nicht anonymisiertes Grunderwerbsverzeichnis zur Verfügung gestellt. Bei der Regierung von Oberbayern wie auch beim Staatlichen Bauamt Rosenheim lag ebenfalls ein solches vor. Damit ist es auf einfachem Weg allen Bürgern durch Anfrage bei einer dieser Stellen möglich, sich Klarheit darüber zu verschaffen, ob und in welchem Umfang sie grundbetroffen sind und die Codenummer des Grunderwerbsverzeichnisses zu erfahren.

Die Niederschrift über den Erörterungstermin wurde dem anwaltlichen Vertreter mit E-Mail vom 14.10.2019 zugesandt und damit vor Ende der Auslegungsfrist der Unterlagen der 1. Tektur. Die anschließende Einwendungsfrist lief bis zum 31.10.2019. Damit verfügte der anwaltliche Vertreter über die Niederschrift rechtzeitig, um die dortigen Ausführungen noch in seine Einwendungen zur 1. Tektur aufnehmen zu können. Darüber hinaus ist die Niederschrift Teil der Verfahrensunterlagen, nicht aber der Planfeststellungsunterlagen. Ihre Kenntnis ist nicht notwendig, um sich im Sinne der Anstoßwirkung mit dem Vorhaben auseinanderzusetzen und zu erkennen, ob und wie weit man vom Vorhaben betroffen ist. Dabei sind insbesondere auch die Veränderungen zwischen den Unterlagen in der Fassung des Ausgangsverfahrens und denen in der Fassung der 1. Tektur vom 27.03.2019 aus den Unterlagen heraus verständlich. Alle Änderungen sind im Text kenntlich gemacht, gleiches gilt für die Pläne. Zusätzlich hat das Staatliche Bauamt Rosenheim alle Änderungen in den – den Planunterlagen vorgehefteten – „Vorbemerkungen zur 1. Tektur vom 27.03.2019“ in zusammengefasster Form textlich beschrieben und dabei auch auf die jeweilige Einwendungsnummer Bezug genommen. Zusätzlich wird in der tabellarischen Übersicht am Ende dieser Unterlage auf die Änderungen in den jeweiligen Plänen hingewiesen. Damit war es aus den Unterlagen selbst in beispielhafter Klarheit möglich, die Veränderungen durch die 1. Tektur vom 27.03.2019 zu erkennen, ohne dass man dafür der Niederschrift über den Erörterungstermin bedürft hätte, unabhängig davon, dass diese zu Beginn der Einwendungsfrist dem anwaltlichen Vertreter zur Verfügung stand.

Der anwaltliche Vertreter rügt das Fehlen von Detailplänen. Diesen Einwand weisen wir zurück. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten alle Pläne, die auf der Ebene der Planfeststellung notwendig sind. Dabei ist es üblich und rechtlich nicht zu beanstanden, dass manche Details der Ausführungsplanung vorbehalten bleiben. So ist beispielsweise mit der Angabe, dass der Kreisverkehrsplatz konstruktiv geschlossen wird alles Notwendige gesagt. Wie genau diese Schließung erfolgt,

muss noch nicht feststehen. Diese Schließung ist nicht aus Gründen des Immissionsschutzes oder der Verkehrssicherheit erforderlich, sondern erfolgt um dem Wunsch zahlreicher Einwender aus dem Ausgangsverfahren zu entsprechen. Damit muss aber z.B. das Schalldämmmaß nicht feststehen, das ansonsten eine Kenngröße für die Lärmschutzwirkung der Schließung gewesen wäre. Da die Mittelinsel weiterhin nicht überfahrbar ausgestaltet wird, ist es auch nicht notwendig, die Konstruktion zu kennen, um etwa ihre ausreichende Tragkraft beurteilen zu können. Die Anstoßwirkung wird durch die ausgelegten Unterlagen erfüllt.

Zur Frage, ob es sich um einen Neubau oder eine Änderung im Sinne der Vorschriften des Immissionsschutzes handelt, verweisen wir auf die Ausführungen oben, dies ist im Übrigen keine Frage des Verfahrens oder rechtlichen Gehörs. Dass der anwaltliche Vertreter zur Frage der Gebietseinstufung eine andere Auffassung vertritt als der Vorhabenträger, zeigt gerade, dass aus den Unterlagen ersichtlich war, wie der Vorhabenträger das Gebiet bewertet, was die Anstoßwirkung belegt.

Die Einwendungen zur verlegten Bahnhofstraße weisen wir zurück. Die in den Plänen mit „neue Erschließungsstraße“ bezeichnete Straße verfügt bisher bereits über einen Gehweg im Bestand. Dieser wird beibehalten und angepasst, er dient wie bisher der Erschließung der Grundstücke an der Münchner Straße 18 - 22 für Fußgänger. Der Gehweg an der „verlegten Bahnhofstraße“ ist erforderlich, da er die Verbindung zwischen dem Geh- und Radweg auf der Nordseite der „verlegten Bürgermeister-Schmid-Straße“ und dem Bahnhof darstellt. Mit dem Übergang am Kreisverkehr wird über diesen Fußweg auch die Verbindung zum Bahnhof für den Bereich südlich der B 304, insbesondere der Megglestraße hergestellt. Auf diesen Gehweg kann daher nicht verzichtet werden.

Dass die Verlängerung der Troglage zum angenommenen geringeren Flächenverbrauch gegenüber der Ausgangsfassung der Unterlagen führt, ist aus den Plänen ersichtlich. Eine weitere Verlängerung des Tunnels ist hingegen wegen der damit verbundenen Mehrkosten von ca. 3,6 Mio. € nicht geboten.

Die Einwendungen, die im Schriftsatz zur 1. Tektur vom 27.03.2019 unter dem Punkt 1.1.5 Abwägungsfehler aufgeführt werden, weisen wir zurück. Der Einwender erkennt, dass es sich vorliegend nicht um eine Ortsumfahrung mit gesetzlicher Bedarfsfeststellung handelt, sondern „nur“ um eine Bahnübergangsbeseitigung. Eine vollständige Untertunnelung Reitmehrings ist zur Erreichung der Planungsziele des konkreten Projekts nicht erforderlich und nicht wirtschaftlich darstellbar. Die Notwendigkeit der Verlegung der Bahnhofstraße ergibt sich daraus, dass wegen der Beseitigung des Bahnübergangs die bisherige Anbindung des Individualverkehrs

und insbesondere des Busverkehrs an den Bahnhof und die Park- und Rideanlage wegfällt. Hierfür muss als notwendige Folgemaßnahme Ersatz geschaffen werden. Da auch mit Ausbau des Zettlweges der Busverkehr nicht über die Kreuzung Zettlweg/Bahnhofsstraße abgewickelt werden kann, wie die durchgeführten Fahrversuche belegen, bleibt nur die Abwicklung über die „verlegte Bahnhofsstraße“. Entgegen der Auffassung des anwaltlichen Vertreters im Schriftsatz zur 1. Tektur vom 27.03.2019 handelt es sich nicht um eine Verkehrswegeinvestition des Öffentlichen Personennahverkehrs, sondern um die Beseitigung eines Bahnübergangs an einer Bundesstraße. Damit erübrigt sich ein Eingehen auf die weiteren Schlussfolgerungen, die aus der fälschlichen Einstufung gezogen werden.

Soweit in den Einwendungen zur 1. Tektur Ansprüche auf Lärmvorsorge geltend gemacht werden, weisen wir diese zurück. Da es sich um eine Änderung handelt, war zu klären, ob das Vorhaben zu Pegelerhöhungen von 3 dB(A) führt, oder zu einer Steigerung auf über 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts. Ein Anspruch besteht auch dann, wenn der Immissionsort bereits im Bestand von Pegeln jenseits der eben genannten Werte betroffen ist, und sich diese Belastung durch das Vorhaben weiter erhöht. An der letztgenannten Voraussetzung fehlt es vorliegend. Das Vorhaben führt an den IO 12 und 13 (Unterlage 7 T), die dem Einwender zuzuordnen sind, zu Pegelabnahmen von mindestens -6,8 dB(A) (Unterlage 17.1 T Anlage 5) und damit zu einer deutlichen Lärminderung, so dass Ansprüche auf Lärmvorsorge ausscheiden.

Soweit der Einwender fordert, es müsse für das Projekt ein Planfeststellungsverfahren nach dem AEG durchgeführt werden, weisen wir dies zurück. Geändert wird die B 304, nicht die Bahnlinie. Das Planfeststellungsverfahren richtet sich daher nach den FStrG.

Ein Linienfindungsverfahren nach § 16 FStrG ist nicht erforderlich, da die Linie der B 304 nicht neu festgelegt wird, es erfolgt nur eine kleinräumige Veränderung innerhalb eines Stadtgebietes. Wenn nach § 16 Abs. 1 S. 2 FStrG für die Linie von Ortsumfahrungen kein Linienfindungsverfahren stattfindet, dann gilt dies erst Recht für kleinräumige innerörtliche Veränderungen wie die vorliegende.

Im Übrigen wiederholen der Einwender und sein anwaltlicher Vertreter das Vorbringen aus dem Ausgangsverfahren. Hierzu verweisen wir auf die Ausführungen oben.

3.4.1.2.2 Einwender Nrn. 3002 und 3003

Die Einwendungen Nr. 3002 im Ausgangsverfahren und Nr. 3003 im Ausgangs- und Tekturverfahren werden gemeinsam behandelt. Hintergrund ist, dass Einwender 3002 das Eigentum an den betroffenen Flächen während des Verfahrens auf Einwender Nr. 3003 übertragen hat.

Der Einwender ist Eigentümer der Flurnummer 1090 und 1090/3 der Gemarkung Attel, auf der ein Gewerbe betrieben wird.

Soweit in den Einwendungsschriftsätzen die gleichen Punkte wie bei Einwender Nr. 3001 vorgebracht werden, verweisen wir zur Vermeidung von Wiederholungen auf die dortigen Ausführungen.

Aus Flurnummer 1090 der Gemarkung Attel werden 1.213 m² dauerhaft und weitere 334 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Teile des Grundstücks und der auf diesem befindlichen Gebäude sind vermietet. Flurnummer 1090/3 der Gemarkung Attel wird nicht unmittelbar durch das Vorhaben in Anspruch genommen.

Im Bestand verfügen die Grundstücke über eine Anbindung an die B 304 auf freier Strecke in der Nähe des Bahnübergangs, die über ein Wegerecht auf dem Grundstück entlang der Bahnlinie geregelt ist. Künftig erfolgt die Anbindung an die B 304 über den neu geschaffenen Weg, der unter der künftigen Bahnbrücke hindurchführt und an die verlegte Seewieser Straße anbindet. Richtung Wasserburg ist es auch möglich, zunächst über den öffentlichen Feld- und Waldweg am Dammfuß nach Westen zu fahren und dann rechts Richtung Wasserburg auf die B 304 einzubiegen. Der Weg zur B 304 verlängert sich damit. Dies ist aber nicht vermeidbar, da die B 304 hier in Dammlage auf die neue Brücke geführt werden muss, um mit der nötigen lichten Höhe die Bahnlinie zu überqueren. Auch der geltend gemachte Fußweg Richtung Reitmehring bzw. zum Bahnhof verlängert sich deutlich. Auch wenn der Weg dafür künftig ohne höhengleiche Querung der B 304 und der Bahnlinie auskommt, was die Verkehrssicherheit erhöht, stellt dies einen Nachteil für den Einwender dar. Dieser lässt sich jedoch wegen des Zwangspunktes der Dammlage nicht vermeiden. Die Vorteile des Projekts für das Allgemeinwohl überwiegen gegenüber diesem Nachteil der Nutzer der bisherigen Wegführung. Gleiches gilt für bauzeitliche Einschränkungen, die Erreichbarkeit als solche ist gewährleistet.

Der entstehende Damm mit einer Gradientenhöhe von 9,52 m über Bestands-gelände überragt zwar das zweigeschossige Gebäude, allerdings nicht um 9 m, wie vom Einwender geltend gemacht. Der Abstand des Dammfußes von diesem

Gebäude beträgt zwischen 15,6 m und 22,5 m. Da Grundstück und Gebäude südlich der Trasse liegen, ist eine maßgebliche Verschattung nicht zu befürchten. Dennoch ist die Errichtung des Damms für den Einwender nachteilig, auch hier überwiegen aber die für das Projekt sprechenden Gründe des Allgemeinwohls.

Die Einwendungen zum Schallschutz werden zurückgewiesen. Die Lärmberechnungen in der Fassung der 1. Tektur vom 27.03.2019 ergeben eine Pegelerhöhung am IO 6 (Unterlage 7 T) von 2,9 dB(A) tags und 2,8 dB(A) nachts (Unterlage 17.1 T Seite 18 und Anlage 3), also jeweils gerundet 3 dB(A), sodass eine wesentliche Änderung vorliegt. Die berechneten Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts für den Planfall im 1. OG (Unterlage 17.1 T Seite 18 und Anlage 5) liegen aber unter den Grenzwerten der 16. BImSchV für ein Misch- oder Gewerbegebiet. Daher besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Wasserburg am Inn stellt die betroffenen Grundstücke als Gewerbegebiet dar. Dass auf einem der Grundstücke auch Wohnnutzung stattfindet, ändert hieran nichts. Maßgeblich ist die bauleitplanerische Beurteilung, insofern ist das Wohnhaus nicht anders zu beurteilen, als beispielweise eine Betriebsleiterwohnung. Gerade der vom Einwender betonte Zusammenhang zwischen den beiden Grundstücken Flurnummern 1090 und 1090/3 der Gemarkung Attel und die tatsächliche zusammenhängende Nutzung sprechen gegen eine getrennte Beurteilung eines der Einzelgrundstücke. Ein Wohngebiet im bauplanungsrechtlichen Sinn liegt nicht vor. Damit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge und damit kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen. Eine Summationsbetrachtung mit dem Schienenlärm sieht die 16. BImSchV nicht vor. Für die Lärmzunahme unterhalb der Grenzwerte gilt das zu den Umwegen Gesagte entsprechend. Dass sich die Situation der Schadstoffbelastung verschlechtert, ist nicht zu befürchten, da durch die Verflüssigung des Verkehrsablaufs am bisherigen Bahnübergang eine Verschlechterung ausgeschlossen ist.

Die Einwendungen zum befürchteten Wildwasserabfluss weisen wir zurück. Die Gradienten der B 304 ist auf dem Damm zur Nordseite geneigt. Das Wasser von der Straßenoberfläche läuft also auf die Nordseite und versickert dort auf der Dammfläche. Richtung Süden fließt nur das Wasser, das auf dem südlichen Bankett anfällt, sowie auf dem Damm selbst. Dieses Niederschlagswasser versickert auf der Dammfläche selbst oder in der Versickermulde zwischen Dammfuß und öffentlichem Feld- und Waldweg. Das Wasser erreicht also das Grundstück des Einwenders nicht.

Die Verkehrssicherheit beim Einbiegen in die B 304 verschlechtert sich nicht. Wenn wie oben beschrieben der Feldweg am südlichen Dammfuß genutzt wird, kann nach rechts Richtung Wasserburg eingebogen werden, in die Gegenrichtung kann die verlegte Seewieser Straße genutzt werden. Das ist nicht gefährlicher als die bisherige Direktzufahrt vor dem Bahnübergang. Der Weg auf Flurstück 1060/3 der Gemarkung Attel ist an den Weg unter der neuen Brücke angebunden, so dass hier kein Nachteil gegenüber dem Bestand entsteht. Eine eventuelle Entschädigung für die selbst vom Einwender aufgebrachte Asphaltierung dieses Grundstücks ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Auch die geltend gemachte Arrondierungssituation im Verhältnis zur Flurnummer 1090/3 der Gemarkung Attel verändert sich nicht nachteilig. Die Grundstücke werden nicht durch das Vorhaben getrennt und bleiben einheitlich bewirtschaftbar.

Eine Beweissicherung für die Gebäude des Einwenders wurde vom Staatlichen Bauamt Rosenheim zugesagt.

Zum seitens des anwaltlichen Vertreters angenommenen Anspruch auf Mitgestaltung verweisen wir auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 3001. Gleiches gilt für die geforderte Verkürzung der Brücke und schmalere Ausführung des Dammes.

Eine aufgeständerte Brücke ist aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nicht möglich und würde darüber hinaus Probleme bei der Niederschlagswasserbeseitigung bereiten.

Lärmschutzwände sind nicht erforderlich, da die Grenzwerte wie oben ausgeführt, eingehalten werden.

Die Einwendungen zur Variantenwahl weisen wir zurück. Zunächst verweisen wir dazu auf die Ausführungen unter C 3.3.2 dieses Beschlusses, nach denen die Variante mit der Brücke unmittelbar südlich des bestehenden Bahnübergangs deutlich vorzugswürdig ist. Auch wenn wir die Nachteile des Vorhabens für den Einwender er- und anerkennen, wird die Wohnnutzung nicht unzumutbar. Das wäre nur dann der Fall, wenn z.B. unvermeidbare Lärmeinwirkungen im gesundheitsgefährdenden Bereich auftreten würden. Das ist bei Werten für den IO 6 von 57 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (Unterlage 17.1 T, Anlage 5) nicht der Fall.

Auch eine Unzumutbarkeit der Wohnnutzung durch eine erdrückende optische Wirkung tritt nicht ein. Die befürchtete „Wohnnutzungsvernichtung“ erkennen wir nicht, so dass diese nicht gesondert in die Abwägung eingestellt werden muss. Die Beeinträchtigungen des Eigentums sind hingegen mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt, wir halten sie jedoch für unvermeidbar und hinzunehmen.

Wegen der verfahrensrechtlichen Rüge zur Vollständigkeit der Grunderwerbsunterlagen verweisen wir auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 3001. Ob und in welchem Umfang das Grundstück 1060/3 der Gemarkung Attel in Anspruch genommen wird, ist aus Unterlage 10.1/1 in der jeweiligen Fassung ersichtlich.

Da den Einwendern ihre familieninternen Grundstücksübertragungen bekannt waren, ist es auch unerheblich, dass der Eigentümerwechsel nicht in die Unterlagen aufgenommen wurde.

Es sind auch keine Gründe dafür ersichtlich, warum abweichend von der gesetzlich vorgesehenen enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung, diese im vorliegenden Fall oder konkret beim Einwender Nr. 3002/3003 nicht vorliegen sollte. Der entsprechende Antrag wird daher zurückgewiesen.

Der Abwägungsvorgang des Vorhabenträgers ist in den Planunterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 T 2) enthalten. Unsere Abwägung, auch zum geltend gemachten Eigentumsbelang ist in diesem Beschluss ausgeführt. Es ist nicht erforderlich, in den Planunterlagen einen eigenen Punkt „enteignungsrechtliche Abwägung“ aufzunehmen, da die inhaltliche Auseinandersetzung mit diesem Belang dennoch erfolgt ist. Im Übrigen ist die Abwägung mit dem Eigentumsbelang keine Frage der Vollständigkeit der Unterlagen, sondern eine Frage der materiellen Rechtmäßigkeit.

Zur Erforderlichkeit und Gestaltung des Dammes verweisen wir auf die bisherigen Ausführungen. Die Eingriffe in das Eigentum, die wir durchaus als nachteilig für den Einwender anerkennen, auch im Zusammenspiel mit den Nachteilen bei der Erreichbarkeit und dem Dammbauwerk an/auf dem Grundstück sind nicht so schwerwiegend, dass sie das Vorhaben verhindern könnten, die Nulllösung ist nicht geboten.

Soweit aus den Einwendungsschriftsätzen ersichtlich gestaltet sich der Betrieb so, dass ein Teil der Gebäude vermietet ist, wodurch Einnahmen aus Vermietung generiert werden. Es wird auf Flurnummer 1090/3 der Gemarkung Attel ein Baugeschäft, bzw. Baustoffhandel betrieben. Sowohl die Vermietung als auch der Baustoffhandel sind nach unserer Einschätzung weiter möglich und existenzfähig. Es verlängert sich der Anfahrweg von und zu dem Grundstück. Auch in Ansehung der gewerblichen Tätigkeiten auf Flurnummer 1090/3 der Gemarkung Attel halten wir die entstehenden Umwege aber für unvermeidbar und hinzunehmen. Dass der Betrieb dadurch in seiner Existenz gefährdet wäre, sehen wir nicht, wobei sich die Einwendungsschriftsätze auch auf allgemein gehaltene Ausführungen beschränken.

3.4.1.2.3 Einwender Nr. 3004

Der Einwender führt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb, die Hofstelle liegt südlich der B 304.

3.4.1.2.3.1 Einwendungen im Rahmen des Ausgangsverfahrens.

Soweit sich die Einwendungen mit denen des Einwenders Nr. 3001 decken, verweisen wir auf die dortigen Ausführungen.

Den Einwand der Existenzgefährdung weisen wir zurück.

Die Einholung eines externen Sachverständigengutachtens halten wir nicht für erforderlich. Das Staatliche Bauamt Rosenheim verfügt über die nötige Sachkunde um eine qualifizierte Einschätzung abzugeben, der wir uns anschließen.

Es handelt sich beim Betrieb des Einwenders um einen im Vollerwerb geführten Milchviehbetrieb. In den Einwendungsschriftsätzen wird vorgetragen, der Betrieb befinde sich in der aktiven Umstellungsphase zum zertifizierten Biobetrieb um wettbewerbsfähig zu bleiben. Unter anderem aus diesem Grund wurden zu Beginn des Jahres 2022 aktualisierte Unterlagen des Betriebes angefordert und von diesem auch vorgelegt. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat den Betrieb mit diesen Unterlagen und den aktuellen Daten der Landwirtschaftsverwaltung nochmals begutachtet. Dabei ergaben sich keine Hinweise darauf, dass eine Umstellung zum Biobetrieb vollzogen oder in Umsetzung befindlich ist.

Der Betrieb bewirtschaftet im Bestand rund 45,7 ha landwirtschaftliche Flächen mit ca. 80 Milchkühen, hinzu kommen Jungrinder und Kalbinnen sowie Kälber.

Von den 45,7 ha sind 31,6 ha als dauerhaft gesichert anzuerkennen. Dabei werden neben den Flächen im Eigentum des Einwenders diejenigen Pachtflächen voll angerechnet, bei denen die Restlaufzeit mindestens fünf Jahre beträgt. Bei Restlaufzeiten von vier Jahren erfolgt eine Anrechnung mit 75%, bei drei Jahren mit 50%. Pachtverhältnisse mit einer kürzeren Restpachtdauer werden nicht angerechnet, da diese dem Betrieb nicht gesichert langfristig zur Verfügung stehen. Mündliche Pachtverträge werden mit einer Restlaufzeit von drei Jahren eingestellt, also mit 50 % der Fläche.

Diese gestaffelte Anrechnung ist gerechtfertigt, da eine gepachtete Fläche umso mehr zur langfristigen Sicherung eines landwirtschaftlichen Betriebes beiträgt, je länger die Restlaufzeit ist. Bei kürzeren Vertragslaufzeiten ist hingegen das unternehmerische Risiko, dass die Flächen wegfallen, da das Pachtverhältnis nicht verlängert ist, größer. Der Landwirt kann sich also auf die dauerhafte Verfügbarkeit

für seinen Betrieb weniger verlassen. Im vorliegenden Fall spricht für die Nichtanerkennung der kurzfristig gepachteten Flächen auch, dass die Mehrheit dieser Flächen von der öffentlichen Hand (Stadt Wasserburg am Inn und Vorhabenträger) oder einem örtlichen Großunternehmen gepachtet ist. Die öffentliche Hand bevorratet Flächen in der Regel um sie z.B. für den naturschutzrechtlichen Ausgleich zur Verfügung zu haben. Der Pächter muss hier stets damit rechnen, dass die Flächen diesem Zweck zugeführt werden, die Pachtverträge also nicht verlängert werden. Bei den Unternehmensflächen handelt es sich um solche, auf denen eine Betriebserweiterung mittelfristig in Betracht kommen könnte, wenn die entsprechenden bauleitplanerischen Schritte unternommen werden. Auch auf die Verfügbarkeit solcher Flächen kann sich ein Landwirt nicht langfristig verlassen. Im Übrigen wurde auch eine Vergleichsberechnung angestellt, bei der alle Pachtflächen voll angerechnet wurden, vgl. dazu die Ausführungen unten.

Auf den langfristig gesicherten Flächen wäre mit Produktion des Futters auf eigenen Flächen und entsprechender Gülleausbringung ein Betrieb mit 54 Milchkühen dauerhaft möglich. Von diesen langfristig gesicherten Flächen verliert der Einwender vorhabenbedingt ca. 1,51 ha für den Straßenbau und 0,22 ha anrechenbarer Fläche für Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, also in Summe 1,74 ha, was 5,5 % der langfristig gesicherten Betriebsfläche entspricht. In dieser Entzugsfläche ist mit 0,495 ha auch die Restfläche östlich der Direktrampe zur B 15 enthalten, die zugunsten des Einwenders als unwirtschaftliche Restfläche und damit als vorhabenbedingter Verlust bewertet wurde.

Der vorhabenbedingte Verlust von gerundet 1,74 ha führt dazu, dass der Viehbestand um zwei Milchkühe reduziert werden muss. Damit sinkt insbesondere der mit dem Milchverkauf erzielte Deckungsbeitrag. Dem folgend verringert sich der Gewinn, verbleibt aber in einer Größenordnung, die dem Betrieb weiterhin langfristig die Existenz sichert. Auch die notwendige Eigenkapitalbildung bleibt möglich. Das zugrundeliegende Zahlenmaterial wird hier aus Gründen des Schutzes von Betriebsdaten nicht veröffentlicht, wird dem anwaltlichen Vertreter des Einwenders aber mit dem Planfeststellungsbeschluss zur Verfügung gestellt.

Auch wenn man zur Anrechnung der Pachtflächen - abweichend von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts - der Auffassung folgt, alle Pachtflächen müssten eingerechnet werden, bleibt der Betrieb existenzfähig. Dann wäre eine Reduzierung des Tierbestandes von 80 auf 70 Milchkühe erforderlich,

Gewinn und Eigenkapital als maßgebliche Größen bleiben dann aber erst Recht in einem Bereich, der die langfristige Existenz des Betriebes sichert.

Soweit der Betrieb durch den Verlust von Pachtflächen westlich der Bahnlinie betroffen ist, die für naturschutzrechtliche CEF- und Ausgleichsmaßnahmen verwendet werden, ist dieser Flächenverlust unvermeidbar. Der Hinweis des anwaltlichen Vertreters auf das besondere Gewicht des Eigentumsschutzes geht insoweit fehl, als Einwender Nr. 3004 nicht Eigentümer der Flächen ist. Dennoch wurden sowohl seine Interessen als Pächter, wie auch die Interessen der jeweiligen Eigentümer berücksichtigt. Wie bei Einwender Nr. 1022 und beim öffentlichen Belang der Landwirtschaft (C 3.3.7 dieses Beschlusses) ausgeführt, müssen insbesondere die CEF Maßnahmen, um als solche wirksam sein zu können, im Umfeld der bestehenden Brut- und Nahrungsplätze umgesetzt werden. Dass der Schutz des Kiebitzes laut Einwendervortrag bisher auf freiwilliger Basis gut funktioniert, ändert nichts daran, dass zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände durch den Vorhabenträger Maßnahmen zu ergreifen sind, die auch der entsprechenden rechtlichen Sicherung bedürfen.

Eines der zentralen Argumente, mit denen der Einwender seine Existenzgefährdung begründet hat, war stets der Wegfall des Fahrsilos. Durch die Tekturen hat das Staatliche Bauamt Rosenheim hier Abhilfe geschaffen. Das Fahrsilo bleibt erhalten, es ist vom Hof aus auf kurzem Weg erreichbar und auch sonst vollumfänglich benutzbar.

Die Einwendung, durch immissionstechnische Beeinträchtigungen werde der Betrieb in seiner Existenz gefährdet, weisen wir zurück. Die Hofstelle liegt in einem Bereich, in dem die B 304 in Tunnel- und Troglage geführt wird. Das führt zu Pegelminderungen von -6 bis -7,9 dB(A) und Beurteilungspegeln von maximal 55 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts (Unterlage 17.1 T, Anlage 5). Damit liegen die Voraussetzungen für einen Anspruch auf Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV nicht vor. Vielmehr ist es so, dass sich die Lärmsituation an der Hofstelle durch das Vorhaben verbessert. Richtig ist, dass die verlegte Bürgermeister-Schmid-Straße sich der Hofstelle annähert. Auf dieser wird aber zukünftig nur der innerörtliche Verkehr geführt, der maßgebliche Durchgangsverkehr auf der B 304 führt anders als im Bestand in Tieflage, so dass sich die Situation auch mit Blick auf sonstige Immissionen nicht verschlechtert. Eine Existenzgefährdung aus diesem Grund scheidet daher aus. Auch sind die auf den Betriebsflächen produzierten Futtermittel nach wie vor zur Fütterung der Milchkühe geeignet.

Richtig ist, dass der Betrieb Beeinträchtigungen durch das Vorhaben hinzunehmen hat. Dabei ist insbesondere ungünstig, dass dem Betrieb sowohl Eigentumsflächen als auch Pachtflächen verloren gehen. Auch ist ungünstig, dass insbesondere der Bereich der Flurnummer 1300 der Gemarkung Attel (nach einer Aufteilung des Grundstück durch den Einwender jetzt teilweise 1300/2 der Gemarkung Attel) betroffen ist, der wegen der Hofnähe von besonderer Bedeutung für den Betrieb ist. Diese ungünstigen Auswirkungen lassen sich aber außer durch einen Verzicht auf das Projekt nicht vermeiden. Soweit technisch möglich wurden vom Staatlichen Bauamt Rosenheim im Rahmen der beiden Tekturen Änderungen vorgenommen, die die Beeinträchtigungen des Betriebes gegenüber der Ausgangsplanung reduziert haben. Die verbleibenden Beeinträchtigungen lassen sich nicht vermeiden. Ihnen gegenüber überwiegen die für das Projekt sprechenden Gründe des öffentlichen Wohls, so dass diese im Wege der Abwägung aus unserer Sicht vorrangig sind.

Da eine Existenzgefährdung nicht eintritt, kommen die geforderten Auflagen zur Ersatzlandgestellung oder Hofaussiedlung nicht in Betracht. Sie scheitern darüber hinaus auch daran, dass das FStrG keine Handhabe dafür bietet, dem Vorhabenträger die Beschaffung von Ersatzland aufzugeben, da die Frage in welcher Art eine Entschädigung zu leisten ist, sich ausschließlich nach Enteignungsrecht bestimmt (BVerwG vom 27.03.1980 Az. 4 C 34/79).

Es sind auch keine Gründe dafür ersichtlich, warum abweichend von der gesetzlich vorgesehenen enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung, diese im vorliegenden Fall oder konkret beim Einwender Nr. 3004 nicht vorliegen sollte. Der entsprechende Antrag wird daher zurückgewiesen.

Zu den sonstigen inhaltlichen Einwendungen ist zunächst festzuhalten, dass die Verlängerung der Troglage im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019 dazu führt, dass sich die Flächeninanspruchnahme der Flurnummer 1300 (jetzt teilweise 1300/2) der Gemarkung Attel um rund 3.000 m² reduziert hat. Dabei wurden auch die SO-Rampe und die NO-Rampe wie vom Einwender gefordert näher an die Troglage herangerückt um die Flächeninanspruchnahme zu reduzieren. Das Fahrsilo kann, anders als in der ursprünglichen Planung vorgesehen, erhalten werden und zwar mitsamt der Wendepalte. Es ist über einen eigenen Privatweg erreichbar, der neben dem Geh- und Radweg verläuft um insbesondere das Konfliktpotenzial zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr zu minimieren. Anders als im Schriftsatz zur 1. Tektur vom 27.03.2019 vorgetragen bleibt das Fahrsilo damit nicht nur technisch erhalten, sondern auch nutzbar. Im Rahmen der 2. Tektur vom 26.10.2020 wurden nochmals Optimierungen

vorgenommen, die auf Abstimmungsgespräche zwischen dem Einwender und dem Staatlichen Bauamt Rosenheim zurückgehen. Die geltend gemachten Eingriffe in Art. 6 GG und Art. 13 GG sind aus unserer Sicht fernliegend, da schon der Schutzbereich jeweils nicht eröffnet ist.

Soweit in den Einwendungsschriftsätzen auf Folgeschäden im Bereich der Entwässerungsanlagen oder der Brauchwasserleitung abgestellt wird, wurden keine Anlagen des Einwenders benannt, die konkret betroffen sein könnten.

Eine Beweissicherung für die betroffenen Gebäude des Einwenders wurde durch das Staatliche Bauamt Rosenheim zugesagt. Die übrigen beantragten Beweissicherungen (Obstgarten, Humusqualität, Pflanzensoziologie, Drainage, Vorratsdüngung, Wegesituation etc.) sind nicht erforderlich, da durch eine ordnungsgemäße Bauausführung und die allgemeinen Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sichergestellt ist, dass insoweit keine unzumutbaren Nachteile entstehen. Sollten wider Erwarten Beeinträchtigungen auftreten sind die gesetzlichen Beweislastregelungen ausreichend.

Die Führung des Radweges auf Flurnummern 1300 und 1300/2 der Gemarkung Attel und insbesondere die Unterführung unter der Direktrampe ist nicht anders möglich. Insoweit verweisen wir zunächst auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 1069. Eine Führung in einem Trog, also mit Stützmauern statt Böschungen kommt wegen der damit verbundenen Mehrkosten nicht in Betracht. Dass der Weg nach Süden abschwengt ist erforderlich, damit der Radweg im Anschluss die Direktrampe möglichst rechtwinklig kreuzen kann, um so ein möglichst kurzes Unterführungsbauwerk zu ermöglichen, was der Wirtschaftlichkeit des Bauwerks und der Sicherheit der Radfahrer zugutekommt.

Die vom Einwender vorgeschlagene Anbindung der Bürgermeister-Schmid-Straße und der NO- und SO Rampen über einen Kreisverkehr analog der Anbindung Megglestraße/Zettlweg wäre, wenn sie dem Einwender Vorteile bringen soll, allenfalls denkbar, wenn der Tunnel nach Osten bis zur Bürgermeister-Schmid-Straße verlängert würde, was wie oben dargestellt aus Kostengründen ausscheidet. Im Übrigen würden dadurch voraussichtlich die Eingriffe auf der Nordseite der B 304 deutlich vergrößert. Ebenso nicht möglich ist, die Bürgermeister-Schmid-Straße länger auf der Tunneldecke zu führen statt sie vor der Überquerung der B 304 leicht nach Süden zu verschwenken. Anderenfalls könnten die nötigen Kurvenradien nicht eingehalten werden, die Kurve vor dem Anschluss an den Bestand würde zu eng und damit nicht verkehrssicher.

3.4.1.2.3.2 Einwendungen im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019

Die verfahrensrechtlichen Einwendungen werden zurückgewiesen. Wir verweisen insoweit auf die Ausführungen bei Einwender Nr. 3001. Die sonstigen Einwendungen zur 1. Tektur vom 27.03.2019 entsprechen im Wesentlichen denen des Ausgangsverfahrens, weswegen sie bereits mitbehandelt wurden.

3.4.1.2.3.3 Einwendungen im Rahmen der 2. Tektur vom 26.10.2020

Die 2. Tektur der Unterlagen dient in weiten Teilen der Anpassung der Planung, um die Interessen des Einwenders zu berücksichtigen. Die geänderten Pläne wurden wegen der geänderten Betroffenheit dem anwaltlichen Vertreter im Rahmen einer ergänzenden Anhörung nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG zugeleitet. Der als Antwort hierauf eingegangene Schriftverkehr wurde dem Staatlichen Bauamt Rosenheim zur Stellungnahme zugeleitet.

Zu den dabei vorgetragenen Forderungen und Einwendungen ist folgendes auszuführen.

Dem Wunsch nach einer Direktzufahrt von der verlegten Bürgermeister-Schmid-Straße zu den Flurnummern 941 und 1300 bzw. 1300/2 der Gemarkung Attel kann nicht entsprochen werden. Bislang besteht auch keine Direktzufahrt von der B 304. Die Flächen werden von der Hofstelle von Westen aus angefahren. Daran ändert sich durch das Vorhaben nichts, die Zufahrtmöglichkeiten werden angepasst, bleiben aber bestehen. Die Zufahrtmöglichkeit zum Fahrsilo über den geänderten Privatweg bleibt erhalten. Eine Direktzufahrt von der verlegten Bürgermeister-Schmid-Straße würde Grundstücke Dritter in Anspruch nehmen und eine Entwässerungsmulde beeinträchtigen. Außerdem ist an der Stelle, an der sie errichtet werden müsste, die Wartefläche für den Busverkehr vorgesehen, die wegen der Querungshilfe für Fußgänger und der anschließenden Kurve hier platziert werden muss.

Entsprochen wir der Forderung des Einwenders, den Abstand zwischen dem Privatweg auf Flurnummer 1300 (jetzt 1300/2) der Gemarkung Attel und dem nördlich davon liegenden Geh- und Radweg auf 0,5 m zu begrenzen. Hier ist in den Plänen eine tropfenförmige Ausformung des Grünstreifens dargestellt, die laut Staatlichem Bauamt Rosenheim nicht zwingend erforderlich ist. Der Vorhabenträger hat daher zugesagt, den Grünstreifen mit einer Breite von 0,5 m auszuführen, wodurch sich der Grundbedarf um 8 m² verringert. Dies ist in Auflage A 6.1.2 festgehalten. Auf den Grunderwerb hat dies keine Auswirkungen, da der

Grünstreifen ohnehin, wie auch der Privatweg im Eigentum des Einwenders verbleibt.

Soweit die Ausführungen des Einwenders zu einer Schutzwand als Forderung nach einer Wand zwischen Privatweg bzw. Wendeplatte und dem Geh- und Radweg zu verstehen sind, wird eine solche Forderung abgelehnt. Eine Stützwand befindet sich nördlich des Geh- und Radwegs. Diese ist nötig, da der Geh- und Radweg nach Norden verschoben wurde, um die Grundbetroffenheit des Einwenders zu reduzieren. Eine Trennwand nach Süden ist nicht erforderlich. Der Grünstreifen zwischen Privatweg und Geh- und Radweg ist hier etwas breiter ausgeführt, damit eventuell herunterfallendes Material vom Anhänger des Einwenders nicht auf dem Geh- und Radweg landet. Es ist aber Aufgabe des Einwenders, seine Fahrzeuge auch bei eventuellen Rangiervorgängen so zu beladen und zu lenken, dass eine Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer auf dem Geh- und Radweg ausgeschlossen ist und nicht Aufgabe des Vorhabenträgers für eine bauliche Abtrennung zu sorgen.

Der Forderung nach einer Querungsmöglichkeit über die Direktrampe um die östlich davon liegende Restfläche der Flurnummer 1300 der Gemarkung Attel zu erreichen ist der Vorhabenträger nachgekommen und hat eine solche zugesagt. Sie wurde in die Pläne nicht eingezeichnet, da im Rahmen der Ausführungsplanung mit dem Einwender abgestimmt werden soll, wo und wie genau diese Querungsmöglichkeit angeordnet wird. Dies wurde in der Auflage A 6.1.3 dieses Beschlusses umgesetzt. So ist sichergestellt, dass die Fläche erreichbar bleibt. Eine höhengleiche Querungsmöglichkeit der Direktrampe ist unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit ungünstig aber noch akzeptabel, da sie nur selten und nur vom Einwender Nr. 3004 genutzt wird. Der Vorhabenträger hat die Restfläche wegen der Form und des Gefälles aber als unwirtschaftliche Restfläche bewertet und den Erwerb angeboten, auch wurde sie bei der Betrachtung der Existenzgefährdung als Entzugsfläche behandelt. Sofern sich der Einwender dazu entschließt, die Fläche an den Vorhabenträger zu verkaufen, muss die Querungsmöglichkeit nicht errichtet werden.

3.4.1.2.4 Einwender Nr. 3005

Unter dieser Nummer werden alle zur Familie gehörenden Einwender geführt. Die Familie führt auf insgesamt 30 ha zwei landwirtschaftliche Betriebe. Aus Flurnummer 987 der Gemarkung Attel werden auf Dauer 1.998 m² und zusätzlich vorübergehend 1.310 m² benötigt. Aus Flurnummer 933 der Gemarkung Attel werden auf Dauer 16 m² und zusätzlich vorübergehend 282 m² in Anspruch genommen. Die

Inanspruchnahme hat sich durch die Tekturen nicht verändert. Insbesondere werden die Anpassungen im Bereich des Wendeplatzes und des Gehweges zur Erschließung der Münchner Straße 18-22 im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019 auf bestehenden Verkehrsflächen ausgeführt, die nicht im Eigentum des Einwenders stehen.

Außerdem werden die Flurstücke 986, 1088 und 1088/2 der Gemarkung Attel in Anspruch genommen. Die Fläche mit der Flurnummer 1085 der Gemarkung Attel, die laut Einwendervortrag in Pacht bewirtschaftet wird, war im Mehrfachantrag des Betriebes nicht enthalten. Soweit hier bekannt wird sie von Einwender Nr. 3004 bewirtschaftet.

Soweit Verfahrensrügen, Einwendungen und Anträge denen bei Einwender Nr. 3001 entsprechen, verweisen wir auf die dortigen Einwendungen.

Zentrale Beeinträchtigung für den Betrieb ist die Durchschneidung der Flurnummer 987 der Gemarkung Attel, bei der es sich um eine Hofanschlussfläche handelt, die daher für den Betrieb von hoher Bedeutung ist. Hier verläuft die verlegte Bahnhofstraße. Diese ist erforderlich, weil wegen der Beseitigung des Bahnübergangs die bisherige Anbindung des Individualverkehrs und insbesondere des Busverkehrs an den Bahnhof und die Park- und Rideanlage wegfällt. Es handelt sich um eine notwendige Folgemaßnahme, da das Vorhaben den bisherigen Anschluss abschneidet. Dieses Problem muss durch Planung eines entsprechenden Ersatzes gelöst werden und kann nicht, wie vom Einwender vorgetragen, über ein Bauleitplanverfahren gelöst werden. Ein Ausbau des Zettlwegs ist als Ersatz für die Anbindung der B 304 und des Busverkehrs an den Bahnhof nicht ausreichend. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat im Nachgang des Erörterungstermins die dort zugesagten Fahrversuche durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass der Busverkehr zum Bahnhof Reitmehring nicht über den Zettlweg und den nördlichen Teil der bestehenden Bahnhofstraße abgewickelt werden kann, da die Kreuzung der beiden Straßen zu eng sind und die Bahnhofstraße zu schmal ist, so dass eine sichere und zügige Abwicklung des Busverkehrs nicht möglich wäre. Dabei besteht ein hohes öffentliches Interesse, dass der Buszubringerverkehr zum Bahnhof funktioniert und pünktlich ist, damit der Anschluss der Pendler an die Züge gewährleistet ist. Nur so ist gewährleistet, dass die Kombination aus Bus und Zug als Teil des ÖPNV angenommen wird. Dieses Interesse nimmt in Zukunft weiter zu, da die Elektrifizierung der Bahnstrecke vorgesehen ist, damit künftig die Münchener S-Bahn bis nach Wasserburg/Reitmehring fahren kann („Filzenexpress“). Dieses Interesse überwiegt gegenüber dem landwirtschaftlichen Interesse am Erhalt der

Fläche in ihrer bisherigen Form. Das gilt auch, soweit nicht die Beeinträchtigung für die Landwirtschaft insgesamt in den Blick genommen wird, sondern die Beeinträchtigung für den konkreten Betrieb des Einwenders.

Mit ergänzenden Schriftsätzen vom 10.02.2022 und 14.03.2022 wurde vorgetragen, die Umleitung des Busverkehrs während der Kanalbauarbeiten würde zeigen, dass der Busverkehr über den Zettlweg funktionieren würde, zumindest wenn man diesen ausbaue, womit der Einwender einverstanden wäre. Wir halten dennoch an unserer Einschätzung fest, dass dies keine dauerhafte Lösung darstellt. Wie sich aus der ergänzend eingeholten Stellungnahme des Staatlichen Bauamts Rosenheim unter Einbeziehung der Stadt Wasserburg a. Inn ergibt, wurde während der Kanalbauarbeiten nur der regionale Busverkehr mit Fahrziel im Westen von Reitmehring (Edling etc.) über den Zettlweg umgeleitet. Der restliche Regionalverkehr fuhr über die östliche Bahnhofsstraße (aus Richtung Gabersee kommend) und die Bürgermeister-Schmid Straße. Diese Verkehrsführung ist für eine Dauerlösung aber ungeeignet, schon allein weil dann der Busverkehr auf Dauer durch die Wohngebiete geführt werden müsste, die hierfür nicht geeignet sind. Auch ergab sich aus der Stellungnahme, dass die Umleitung während der Kanalbauarbeiten keinesfalls unproblematisch verlief, es kam zu regelmäßigen Verspätungen auf allen Linien und den oben angenommenen Problemen im Begegnungsverkehr. Dass es „nur“ zu zwei Unfällen und keinen für die Polizei relevanten Verkehrsbehinderungen kam, steht dem nicht entgegen, da Verkehrsbehinderungen für die Polizei als Sicherheitsbehörde erst dann von Bedeutung sind, wenn es sich um längere Staus handelt. Für das Funktionieren des ÖPNV sind aber auch Behinderungen unterhalb der Gefahrenschwelle relevant. Auch ist der Busbahnhof baulich so gestaltet, dass er auf An- und Abfahrt aus Süden ausgerichtet ist, bei der Anfahrt aus Osten oder Norden müssen problematische Kurvenradien bewältigt werden. Damit zeigt sich, dass dauerhaft nur eine Anbindung über die verlegte Bahnhofsstraße, wie sie mit diesem Beschluss planfestgestellt wird, geeignet ist, die Anbindung des Busverkehrs an den Bahnhof zu gewährleisten. Das gilt umso mehr, wenn man die künftige Verkehrsentwicklung auf der Bahnlinie miteinbezieht. Hinzu kommt, dass die Stadt Wasserburg a. Inn die Entwicklung des Bahnhofsbereichs als zentralen Begegnungsort vorgesehen hat, was durch eine dauerhafte Führung des gesamten Busverkehrs durch diesen Bereich hindurch jedenfalls erschwert würde. Damit wird auch der ergänzte Einwand zurückgewiesen.

Die übrigen Anträge aus den Schriftsätzen vom 10.02.2022 und 24.02.2022 werden abgelehnt. Die Verlegung der Bahnhofsstraße ist eine notwendige Folgemaßnahme

der Beseitigung des Bahnübergangs, da ohne sie der (Bus)Verkehr Richtung Bahnhof abgeschnitten wäre ohne Ersatz hierfür zu schaffen. Das ist wegen des Gebots der Konfliktbewältigung nicht zulässig. Die enteignungsrechtliche Vorwirkung erstreckt sich auch auf notwendige Folgemaßnahmen, so dass diese nicht wie beantragt hiervon ausgenommen werden können. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass zwar der Bahnübergang beseitigt, die sich daraus ergebenden Folgeprobleme aber nicht gelöst werden könnten. Der Enteignungsbegünstigte ergibt sich aus den Grunderwerbsunterlagen.

Die schräge Durchschneidung ist nicht zu vermeiden. Eine rechtwinklige Führung vom Zettlweg aus würde eher rechteckige und damit besser zu bewirtschaftende Restflächen verursachen, also zu einer geringeren Beeinträchtigung des Betriebes führen. Allerdings scheitert diese Wegführung daran, dass der Höhenunterschied zwischen Zettlweg und Bahnhof dann mit einer Steigung von mehr als 6% überwunden werden müsste, was insbesondere für den Rad- und Fußgängerverkehr nicht möglich ist.

Die Restflächen betragen nach der Durchschneidung 4.900 m² und 13.300 m². Unter Berücksichtigung der Bewirtschaftungsart und der Hofnähe sind diese Flächen weiterhin wirtschaftlich sinnvoll zu bewirtschaften.

Bauzeitliche Einschränkungen der Erreichbarkeit des Hofes und damit des Hofladens sind wegen der Lage der Baumaßnahme nicht zu vermeiden, auch wenn sie der Vorhabenträger soweit möglich reduzieren wird. Die Erreichbarkeit als solche wird auch während der Bauzeit erhalten bleiben.

Den Einwand der Existenzgefährdung weisen wir zurück. Der elterliche Betrieb bewirtschaftet nach eigenen Angaben ca. 15,43 ha. Nach den Ermittlungen des Staatlichen Bauamts Rosenheim anhand der Daten der Landwirtschaftsverwaltung werden ca. 13,98 ha bewirtschaftet. Neben Weizen und Energieholz werden Erdbeeren angebaut, teils zum Selbstpflücken, teils zum Verkauf. Der Flächenverlust von rund 0,2 ha beträgt ca. 1,4% der Betriebsflächen. Zwischen Eigentums- und Pachtflächen konnte in Ermangelung konkreter Betriebsdaten nicht unterschieden werden. Die ständige Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einem Verlust von weniger als 5% der Betriebsfläche regelmäßig ohne weitere Ermittlungen oder Sachverständigengutachten davon ausgegangen werden kann, dass ein Betrieb existenzfähig bleibt. Insbesondere bei Betrieben die Sonderkulturen bewirtschaften kann es grundsätzlich angezeigt sein, zu prüfen, ob eine Ausnahme von dieser Regel bestehen könnte. Dafür sind allerdings betriebsspezifische Daten erforderlich, die es ermöglichen, die Wirtschaftlichkeit vor und nach dem Eingriff zu beurteilen.

Solche Daten wurden durch den Einwender oder seinen anwaltlichen Vertreter trotz entsprechender Aufforderung nicht vorgelegt. Macht ein Betroffener im Planfeststellungsverfahren geltend, in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet zu sein, so muss er die maßgeblichen Umstände, soweit es ihm ohne Preisgabe schutzwürdiger Daten zumutbar ist, so umfassend darstellen, dass der Planfeststellungsbehörde eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die betriebliche Existenz möglich ist. Erfolgt dies nicht, kann die Planfeststellungsbehörde hinreichende Anhaltspunkte für eine Existenzgefährdung verneinen und von weiteren Aufklärungsmaßnahmen absehen (BVerwG, Urteil vom 12.06.2019, Az. 9 A 2/18, 27). Damit verbleibt es bei der regelhaften Annahme, dass Flächenverluste von weniger als 5% von einem wirtschaftlich gesunden Betrieb verkraftet werden können.

Der Betrieb des Sohnes bewirtschaftet rund 15,24 ha. Es werden neben Marktfrüchten auch Sonderkulturen wie Erdbeeren und Zierpflanzen angebaut, teils zum Selbstpflücken. Daneben wird Silomais angebaut, sowie Flächen als Grünland bewirtschaftet. Der Betrieb verliert ca. 0,35 ha, das sind ca. 2,3 % der Betriebsflächen. Für die Beurteilung der Existenzfähigkeit gilt das beim elterlichen Betrieb Gesagte entsprechend.

Es kommt damit nicht entscheidend darauf an, ob die Flächen und insbesondere die Flurnummer 987 der Gemarkung Attel überhaupt in dem einwenderseits vorgetragenen Umfang für die Erdbeerproduktion genutzt werden. Denn auch wenn man die Bewirtschaftung so unterstellt, wie vom Einwender dargestellt, bleibt der Betrieb existenzfähig.

Die entstehenden Mehrwege, insbesondere zu den Flächen westlich der künftigen Bahnbrücke halten wir für zumutbar. Soweit die Flächen südlich der B 304 liegen, sind diese verkehrssicher erreichbar, indem nach Norden von der B 304 abgefahren wird und dann zurück zur Brücke und unter dieser hindurch. Das verlängert zwar den Weg, dafür entfällt aber das vom Einwender geltend gemachte gefährliche Linksabbiegen. Wegen der aus entgegengesetzter Richtung kommenden Linksabbiegespur wäre dieser Abbiegevorgang auch straßenverkehrsrechtlich unzulässig.

Die Einwendungen zum Immissionsschutz weisen wir ebenfalls zurück. Durch das Vorhaben kommt es an der Hofstelle zu Pegelabnahmen von -1,7 dB(A) bis -2,8 dB(A) (Unterlage 17.1 T, Anlage 5). Eine Pegelzunahme um 3 dB(A) oder eine Zunahme auf Werte über 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts finden nicht statt, sodass die Änderung der B 304 keine Ansprüche auf Lärmvorsorge auslöst. Die

Grenzwerte der 39. BImSchV werden ebenfalls eingehalten. Damit ist die landwirtschaftliche Produktion auf den angrenzenden Flächen weiter möglich, auch soweit z.B. Erdbeeren zum Selbstpflücken oder Direktverkauf produziert werden.

Eine Beweissicherung für die Gebäude des Einwenders wurde vom Vorhabenträger zugesagt.

Eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung unter der künftigen Bahnbrücke ist nicht erforderlich, da über den Kreisverkehr und das angepasste örtliche Straßennetz alle Verbindungen gewährleistet werden. Im Übrigen erscheint diese Forderung nicht frei von Widersprüchen, da ein zusätzliches Brückenfeld entstehen müsste, um die geforderte Verbindung neben der Bahnlinie errichten zu können. Diese Brückenverlängerung steht im Widerspruch zu den sonst vom Einwender geforderten Minimierungen und würde zu vermeidbaren Eingriffen führen.

3.4.1.2.5 Einwender Nr. 1013

Der Einwender ist Eigentümer einer ehemals landwirtschaftlich genutzten Hofstelle, die an die benachbarte Molkerei verpachtet ist und vom Pächter als Lager und Büro genutzt wird. Der Einwender selbst betreibt nach dem Vortrag im Verfahren zur 1. Tektur vom 27.03.2019 selbst einen Forstbetrieb und nutzt die ehemalige Hofstelle als Lager hierfür. Außerdem hat er landwirtschaftliche Flächen an Dritte verpachtet.

Soweit das Vorbringen mit dem von Einwender Nr. 3001 übereinstimmt, verweisen wir auf die dortigen Ausführungen.

In Anspruch genommen werden aus Flurnummer 976 der Gemarkung Attel auf Dauer 287 m² und weitere 323 m² vorübergehend. Auf diesem Grundstück liegt die ehemalige Hoffläche.

Aus Flurnummer 1028 der Gemarkung Attel werden 230 m² auf Dauer und weitere 286 m² vorübergehend benötigt.

Aus Flurnummer 1004 der Gemarkung Attel werden auf Dauer 479 m² und weitere 526 m² vorübergehend in Anspruch genommen.

Aus Flurnummer 1083 der Gemarkung Attel werden auf Dauer 211 m² und weitere 69 m² vorübergehend beansprucht.

Die ehemalige Hofstelle verfügt auch nach Realisierung des Vorhabens über zwei Zufahrten nördlich der Bestandsgebäude. Da die Megglestraße zum neuen Kreisverkehr hin verschwenkt werden muss, wird das Grundstück kleiner und die Lage der nördlichen Zufahrt verschiebt sich, sie bleibt aber erhalten. Es besteht also

auch künftig die Möglichkeit, auch mit Lkw und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, zur einen Einfahrt hinein und zur anderen hinauszufahren, also zu wenden. Ob diese Möglichkeit im Bestand tatsächlich genutzt wird, kann offenbleiben, die vorgelegten Lichtbilder zeigen, dass der Bereich westlich der Grüninsel zumindest zeitweilig als Parkplatz genutzt wird, so dass kein Lkw durchfahren könnte. Aber auch an der Möglichkeit der Parkplatznutzung dieses Bereichs ändert sich nichts, ebenso wie an den Parkplätzen nördlich des Hauptgebäudes. Dass das Grundstück wie vom anwaltlichen Vertreter vorgetragen unbrauchbar würde, erkennen wir nicht, weder für die aktuelle Nutzung noch als Hofstelle für eine unterstellte Wiederaufnahme eines landwirtschaftlichen Betriebes. Der schmale Streifen östlich des Hauptgebäudes verbleibt nach den Tekturen im Eigentum des Einwenders, insoweit hat sich der Einwand aus dem Ausgangsverfahren erledigt.

Der Anschlussast Megglestraße zum neuen Kreisverkehr kann nicht nach Osten verschoben werden. Die Radien der Zufahrt Megglestraße würden sich mit den Radien der Ausfahrt Bürgermeister-Schmid-Straße überschneiden, was nach den technischen Regelwerken aus Gründen der Verkehrssicherheit unzulässig ist. Es müsste folglich der ganze Kreisverkehr nach Osten verschoben werden. Wegen der Zwangspunkte, insbesondere bestehender Gebäude wäre nur eine Verschiebung Richtung Süd-Ost möglich. Dies würde dann aber dazu führen, dass für die Fahrbeziehung Bürgermeister-Schmid-Straße Richtung Nordwestrampe die Kreisinsel nicht mehr umfahren werden müsste. In der Praxis würden die Fahrzeuge auf dieser Verbindung also nahezu gerade durch den Kreisverkehr fahren, was mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht akzeptabel ist. Für die Fahrbeziehung Zettlweg zur Nordwestrampe müsste in Bypass geschaffen werden und die Zu- und Abfahrtsradien würden sich überschneiden. Das ist nach dem technischen Regelwerk aus Gründen der Verkehrssicherheit unzulässig. Die Megglestraße insgesamt weiter nach Osten zu verschieben, scheitert am dortigen Gebäudebestand. Die Grundinanspruchnahme kann daher nicht verringert werden, die verbleibenden Beeinträchtigungen sind aus Gründen des öffentlichen Wohls hinzunehmen.

Es sind auch keine Gründe dafür ersichtlich, warum abweichend von der gesetzlich vorgesehenen enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung, diese im vorliegenden Fall oder konkret beim Einwender Nr. 1013 nicht vorliegen sollte. Der entsprechende Antrag wird daher zurückgewiesen.

Die Wege zu den Flächen westlich der Bahnlinie verlängern sich, die Flächen bleiben aber dennoch wirtschaftlich sinnvoll nutzbar. Die entstehenden Mehrwege sind zumutbar.

Ein Beweissicherungsverfahren für die Gebäude des Einwenders hat der Vorhabenträger zugesagt. Bauzeitliche Einschränkungen der Erreichbarkeit sind wegen der Lage der Baumaßnahme unvermeidbar. Die Erreichbarkeit als solche bleibt bestehen.

Zur Forderung nach der Verkürzung und schmaleren Ausführung der Dammlage zur neuen Bahnbrücke auf der Ostseite verweisen wir auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 3001.

Die Einwendungen zum Immissionsschutz weisen wir zurück. Soweit aus dem Einwendervortrag ersichtlich, wohnt er nicht in Reitmehring und das Anwesen wird vom Pächter als Büro genutzt. Unabhängig davon ist die Betrachtung aber auch bei unterstellter Wohnnutzung keine andere. Es kommt am Anwesen durch den geplanten Ausbau zu Pegelabnahmen von -1,2 dB(A) bis -1,7 dB(A) (Unterlage 17.1 T, Anlage 5). Eine Erhöhung auf Werte jenseits von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts findet nicht statt, diese Werte werden deutlich unterschritten.

3.4.1.2.6 Einwender Nr. 1030

Der Einwender lebt am östlichen Ende der Bahnhofsstraße. In der Ausgangsfassung der Planung lag das Anwesen daher deutlich außerhalb des Planfeststellungsbereichs. Durch die Verlängerung der Lärmschutzwand im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019 verlängerte sich dieser Bereich nach Osten. Das Anwesen liegt nach wie vor außerhalb des Baubereichs.

Es wurde, auch wenn der Immissionsort nach wie vor außerhalb des Baubereichs liegt eine ergänzende Lärmberechnung durchgeführt, bei der zugunsten des Einwenders der Immissionsort als innerhalb des Baubereichs liegend behandelt wurde. Auch diese Berechnung, die insofern auf der sicheren Seite liegt, ergab aber keine Ansprüche auf Lärmvorsorge.

Die vorhabenbedingte Steigerung des Beurteilungspegels beträgt ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwand maximal +0,6 dB(A). Pegel jenseits von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts werden nicht erreicht. Damit liegt keine wesentliche Änderung vor und es besteht kein Anspruch auf Lärmschutz.

Bezieht man die Lärmschutzwand in die Berechnungen mit ein, mindert diese den Beurteilungspegel, so dass er niedriger als im Prognosenullfall und im Prognoseplanfall liegt.

Im Übrigen wäre eine weitere Verlängerung der Lärmschutzwand nach Osten auch nicht möglich, da hier die Einfahrt von der B 304 in die Bahnhofsstraße liegt, die erhalten bleiben muss.

Da es sich vorliegend nicht um einen Neubau im Sinne der 16. BImSchV handelt, löst dieser keinen Anspruch auf Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge aus. Der von der Planfeststellung unabhängige Anspruch auf Lärmsanierung wurde seitens des Staatlichen Bauamts Rosenheim überprüft und abgelehnt, da die dortigen Auslösewerte nicht erreicht werden. Der anwaltliche Schriftsatz zur 1. Tektur vermischt diese beiden Themenbereiche und zieht deshalb unzutreffende Schlussfolgerungen.

3.4.1.3 Einwender ohne anwaltliche Vertretung

Zunächst gehen wir auf Einwendungen ein, die von einer größeren Zahl von Einwendern vorgetragen wurden:

Soweit Einwender mit Wohnort Viehhausen wegen befürchteter Verkehrssteigerungen auf den dortigen Straßen und insbesondere über den dortigen Bahnübergang Einwendungen erhoben haben, weisen wir diese zurück. Soweit bis jetzt der Bahnübergang an der Lärchenstraße genutzt wird, um die Wartezeiten am beschränkten Bahnübergang in Reitmehring zu umgehen, wird sich diese Problematik durch das Vorhaben entschärfen. Wenn die Querung der Bahnlinie in Reitmehring höhenfrei möglich ist, fällt der Grund weg, stattdessen den Bahnübergang Viehhausen zu nutzen.

Das grundsätzliche Problem des Durchgangsverkehrs durch Viehhausen wird durch das planfestgestellte Vorhaben nicht beseitigt. Dies ist aber auch keines der Planungsziele des Vorhabens und die vorgeschlagenen Maßnahmen wie eine schärfere Überwachung von Tempo 30 und eine bauliche Verengung liegen nicht im Verantwortungsbereich des Vorhabenträgers. Das Problem wird aber auch nicht verschärft, da das Vorhaben weder zu einer stärkeren Nutzung der Megglestraße noch der Straßen durch Viehhausen Richtung Edling führen wird. Eventuelle vorübergehende Ausweichverkehre während der Bauzeit lassen sich nicht vermeiden, sind aber wegen ihrer temporären Natur und der überwiegenden öffentlichen Interessen an der Projektrealisierung hinzunehmen.

Mehrere Einwender bemängeln, das Vorhaben führe nicht zu einer geringeren Trennung der Ortsteile Reitmehring nördlich und südlich der B 304, sondern verstärke diese Problematik. Daran ist richtig, dass mit dem Dammbauwerk und der neuen Brücke im Bereich der Bahnlinie ein großes Ingenieurbauwerk entsteht, das deutlich sichtbar sein wird. Im folgenden Bereich aber verschwindet die B 304 in Trog- und Tunnellage. Das ist eine sehr deutliche Verbesserung gegenüber dem Bestand, in dem die B 304 an der Oberfläche die beiden Ortsteile trennt. Im Bestand ist eine Überquerung wegen des hohen Verkehrsflusses nur schwer möglich. Künftig verlaufen an der Oberfläche nur noch die Ortsstraßen mit deutlich geringerem Verkehrsaufkommen. Aus unserer Sicht überwiegen diese Vorteile für die Verbindung der Ortsteile gegenüber den optischen Nachteilen durch die neue Brücke.

Soweit von zahlreichen Einwendern eine Ortsumfahrung im Norden oder Süden gefordert wird, verweisen wir auf die Ausführungen zum Variantenvergleich unter C 3.3.2.2 dieses Beschlusses. Der Wunsch nach einem langen Tunnel gleichsam als Ortsumfahrung von Staudham bis zur B 15 ist zwar verständlich, der Baulastträger Bundesrepublik Deutschland sieht hierfür allerdings keinen Bedarf, was darin zum Ausdruck kommt, dass ein entsprechendes Projekt nicht Teil des Fernstraßenausbauplanes ist. Der gewünschte lange Tunnel oder eine Ortsumfahrung sind keine Varianten der hier planfestgestellten Bahnübergangsbeseitigung, sondern andere eigene Vorhaben. Die Tieferlegung der Bahnlinien scheidet aus Kostengründen aus, wir verweisen insoweit auf die Ausführungen zu Einwender Nr. 1000.

Sollte der status quo beibehalten werden, wie von einigen Einwendern gefordert, würden auch die in diesem Zusammenhang geforderten Anpassungen (Kreisverkehre, Lärmschutz, etc.) unterbleiben. Vereinfacht gesagt würde dann der unveränderte status quo bestehen bleiben, und nicht der von den Einwendern angedachte optimierte status quo. Das ist aus unserer Sicht nicht vorzugswürdig gegenüber dem planfestgestellten Vorhaben. Die Eingriffe, die das Vorhaben verursacht, sind nicht so groß, dass die Nullvariante geboten wäre. Zu den Themen Tunnelverlängerung, Verkehrssicherheit und Neubau im Sinne der 16. BImSchV verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen und die Ausführungen bei den anwaltlich vertretenen Einwendern. Die konstruktive Schließung des Kreisverkehrs wurde im Rahmen der Tekturen vorgenommen. Die Neuordnung der Verkehre im Bereich der Molkerei sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens, ebensowenig wie verkehrsrechtliche Beschränkungen im Bereich der Zufahrt zur Bahnhofsstraße. Das

Umleitungskonzept für die Bauzeit wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt werden.

3.4.1.3.1 Einwender Nr. 1000

Der Einwender betreibt an der Megglestraße ein großes Unternehmen. Die Anregung, die Höhenfreimachung des Bahnübergangs durch Tieferlegung der Bahnlinie(n) zu erreichen, wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. Die staatliche Bauverwaltung beziffert die entstehenden Kosten auf ca. 170 Mio. €, was unverhältnismäßig ist, da mit dem vorliegenden Projekt eine – verglichen mit diesen Kosten – deutlich wirtschaftlichere Lösung zur Verfügung steht.

Der Einwender war im Verfahren gegenüber der Regierung von Oberbayern nicht anwaltlich vertreten. Allerdings hat die Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek dem Staatlichen Bauamt Rosenheim gegenüber die Vertretung einer Privatperson und zweier GmbH angezeigt und dort im Zusammenhang mit einer angedachten Variante der Verlegung der Gasleitung, die das Unternehmen versorgt, Belange eingebracht und sich insbesondere gegen die damals hierfür angedachte Grundinanspruchnahme gewandt. Zur Klarstellung weisen wir darauf hin, dass die damalige Variante der Verlegung der Gasleitung nicht mehr weiterverfolgt wurde. Die in den Grunderwerbsunterlagen in der Fassung der Tekturen dargestellte und damit planfestgestellte Variante der Verlegung der Gasleitung berührt die Grundstücke der benannten Mandanten nicht. Insoweit hat sich das Vorbringen, das wir insoweit vorsorglich als Einwendung in diesem Planfeststellungsverfahren behandeln, erledigt.

Der Einwender ist Grundbetroffener mit Flächen am Fuß des künftigen Dammes an der neuen Bahnbrücke. Ein Grundstückstausch mit der vom Einwender begehrten Fläche kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht verfügt werden und müsste im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen vereinbart werden. Auf die Inanspruchnahme als solche kann nicht verzichtet werden. Zur notwendigen Positionierung der Brücke südlich des bestehenden Bahnübergangs verweisen wir auf die Ausführungen im Variantenvergleich. Für die angesprochene Betriebs-erweiterung Richtung Norden bestehen noch keine Planungen, die so konkret wären, dass sie berücksichtigt werden könnten oder müssten. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass bereits Schritte zur bauleitplanerischen Umsetzung der Ideen des Unternehmens ergriffen wurden und auch für die Umwidmung der Flächen des ehemaligen Altstadtgleises sind uns keine Schritte bekannt. Dass es sich um Anschlussflächen an den Betrieb und damit um potenzielle Erweiterungsflächen handelt, ist aber in unsere Abwägung eingeflossen.

Ebenfalls nicht zu vermeiden ist die Inanspruchnahme des Grundstücks nördlich der B 304 an der Münchner Straße, das im anwaltlichen Schreiben erwähnt wird. Die dortige Zufahrt muss verlegt werden, da das Grundstück von Süden her nicht mehr erreichbar sein wird.

Die mittelfristig geplante nördliche Werkszufahrt ist noch nicht konkret genug, dass sie in den Planungen des Staatlichen Bauamts Rosenheim hätte berücksichtigt werden müssen. Es gibt soweit ersichtlich noch keine Bauleitplanung zur Realisierung dieser Idee. Die angedachte Direktanbindung an den neuen Kreisverkehr über einen fünften Arm wird nicht möglich sein, eine Anbindung über die Megglestraße ist denkbar. Sie wird jedenfalls durch das hier planfestgestellte Projekt nicht verhindert. Das Weitere wird im Rahmen der Bauleitplanung zu klären sein, sofern eine solche erfolgt.

Die vorübergehende Inanspruchnahme der Flurnummern 976, 948 und 949 der Gemarkung Attel lässt sich für den Bauablauf nicht vermeiden, sie ist erforderlich, um die Megglestraße anzupassen.

Soweit auf die Funktion der freiwilligen Feuerwehr als Werksfeuerwehr hingewiesen wird, werden die Details der Verkehrsführung während der Bauzeit im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären sein. Die Erreichbarkeit als solche bleibt gewährleistet. Im Rahmen dieser Klärung wird auch zu entscheiden sein, ob und welche straßenverkehrsrechtlichen Regelungen während der Bauzeit in der Megglestraße zu treffen sein werden.

3.4.1.3.2 Einwender Nr. 1002

Der Einwender regt eine dreispurige Verkehrsführung auf der neuen Bahnbrücke an. Das ist nicht möglich, da die Südwestrampe für den Verkehr der B 304 mit Zielrichtung Reitmehring erforderlich ist, die Nordwestrampe für den Verkehr in die umgekehrte Richtung. Auf keine der beiden Verbindungen kann verzichtet werden, ohne Reitmehring von der B 304 abzuschneiden. Die Verbindung von der B 15 über die Megglestraße hin zur B 304 möglichst unattraktiv zu gestalten, indem der Bahnübergang erhalten wird, würde die Projektziele konterkarieren.

3.4.1.3.3 Einwender Nr. 1007

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Am Anwesen des Einwenders kommt es durch das Vorhaben zu einer Lärmentlastung. Eine Steigerung ist jedenfalls

ausgeschlossen, Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts treten nicht auf. Damit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Lärmschutzmaßnahmen auf der neuen Bahnbrücke und im Bereich des anschließenden Dammes sind nach den durchgeführten Lärmberechnungen nicht erforderlich. Eine Verlängerung des Tunnels scheidet wegen der dafür notwendigen Mehrkosten von ca. 3,6 Mio. € aus. Die Lärmberechnung beruht auf einem methodisch korrekt erstellten und in den Ergebnissen plausiblen Verkehrsgutachten. Die pauschale Behauptung, neue Straßen verursachten wesentlich mehr Verkehr wird durch dieses Gutachten nicht gestützt, abgesehen davon, dass hier keine neue Straße gebaut, sondern eine bestehende Straße verändert wird.

3.4.1.3.4 Einwender Nr. 1011

Einwender Nr. 1011 befürchtet Beeinträchtigungen der Sicherheit durch Beeinträchtigungen der freiwilligen Feuerwehr während der Bauzeit. Geltend gemacht wird, dass für Einsätze südlich der B 304 zunächst die Einsatzkräfte aus dem Süden zum nördlich der B 304 gelegenen Feuerwehrhaus gelangen müssten und dann die Einsatzfahrzeuge wieder nach Süden, so dass eine doppelte Verzögerung entstände. Die freiwillige Feuerwehr wird im Rahmen der Ausführungsplanung in die Abstimmung des Umleitungskonzepts eingebunden werden. Die Details des Bauablaufs können erst im Rahmen der Ausführungsplanung geklärt werden, so dass auch dieses Konzept zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht feststehen kann. Das ist keine Besonderheit dieses Projekts. Der Vorhabenträger hat eine nachrichtliche Unterlage erstellt, die seine Überlegungen zeigt. Das ist auf der Ebene der Planfeststellung ausreichend. Aus unserer Sicht handelt es sich bei der konkreten Planung der Verkehrsführung während der Bauzeit um ein lösbares Problem, das einer exakten Regelung im Rahmen der Planfeststellung nicht zugeführt werden kann und muss. Durch Auflage A 3.7 in diesem Beschluss ist sichergestellt, dass unter Einbeziehung der lokalen Fach- und Sachkunde eine tragfähige Lösung im Detail gefunden wird.

Eine Verlängerung des Tunnels ist wie dargestellt wegen der damit verbundenen Mehrkosten von ca. 3,6 Mio. € nicht möglich, wobei auch nicht ersichtlich ist, wie ein längerer Tunnel und damit eine längere Bauzeit das Problem der Erreichbarkeit der Feuerwehr lösen sollten. Eine bergmännische Bauweise scheidet aus, da dann ein Mindestabstand von 16 m zwischen Gelände und Gradierte eingehalten werden müsste. Wir verweisen insoweit auf die allgemeinen Ausführungen. Eine zusätzliche Nord-Südverbindung entlang der Bahnlinie würde zu einer deutlichen Verbreiterung der Brücke um ein weiteres Brückenfeld führen. Es ist nicht ersichtlich wie bei

Verbreiterung der Brücke nach Osten unter Einhaltung der Trassierungsparameter die anschließende Trog- und Tunnellage realisiert werden könnte. Zur Verkehrssicherheit für Fußgänger und den landwirtschaftlichen Verkehr verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen. Die Beibehaltung des Bahnübergangs für den innerörtlichen Verkehr widerspricht den Zielen des Vorhabens. Die angestellten Alternativüberlegungen des Einwenders werfen unter anderem das Problem auf, dass für den aus Westen auf der B 304 kommenden Verkehr wohl keine Anbindung an Reitmehring und den Bahnhof bestünde, ebenso für den Verkehr aus Reitmehring in diese Richtung.

3.4.1.3.5 Einwender Nr. 1012

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand würde am Anwesen des Einwenders an der Südfassade durch das Vorhaben aufgrund der Lärmzunahme ein Beurteilungspegel von über 60 dB(A) nachts erreicht werden.

Die Lärmschutzwand führt verglichen hiermit zu einer Reduzierung von -7,7 dB(A) tags und nachts an der Südfassade (Unterlage 17.1 T, Seite 24/25). Dennoch ist der verbleibende Beurteilungspegel (52,3 dB(A) nachts an der Südfassade im 2.OG (Unterlage 17.1 T, Anlage 4) höher als der Immissionsgrenzwert (49 dB(A) nachts), so dass trotz der Errichtung der Lärmschutzwand ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Deshalb wurde der Anspruch auf passiven Lärmschutz für die Südfassade dem Grunde nach festgesetzt.

3.4.1.3.6 Einwender Nr. 1015

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders zu einer Lärmzunahme um bis zu +1,7 dB(A). Verglichen hiermit führt die Lärmschutzwand zu einer Pegelminderung um -4,5 dB(A). Damit besteht kein weiterer Anspruch auf Lärmvorsorge.

3.4.1.3.7 Einwender Nr. 1017

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders zu einer Lärmzunahme um bis zu +2,3 dB(A) und die

Immissionsgrenzwerte würden überschritten. Verglichen hiermit führt die Lärmschutzwand zu einer Pegelminderung um mindestens -9,0 dB(A). Dadurch wird der Anspruch auf Lärmvorsorge erfüllt. Der Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand liegt unter dem Immissionsgrenzwert, so dass kein weiterer Anspruch auf aktive oder passive Schutzmaßnahmen besteht.

Maßnahmen an den Brücken der B 15 sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die befürchteten Verkehrsmehrungen oder Steigerungen der Lkw-Anteile sind nach der Verkehrsuntersuchung nicht zu erwarten. Diese Untersuchung wurde methodisch korrekt erstellt und ist plausibel, sodass wir keinen Anlass haben, die Ergebnisse anzuzweifeln. Dass der Einwender eine Ortsumfahrung bevorzugen würde, ist nachvollziehbar, für eine solche sieht der Straßenbaulastträger Bundesrepublik Deutschland aber keinen Bedarf. Dass der Verkehr während der Bauzeit, wenn er durch die Bahnhofsstraße geführt wird, eine Einschränkung der Anwohner bedeutet, verkennen wir nicht. Diese temporären Beeinträchtigungen sind aber aus den Gründen des öffentlichen Wohls, die für das Vorhaben sprechen, hinzunehmen. Eine Beweissicherung des Straßenkörpers der Bahnhofsstraße hat der Vorhabenträger zugesagt. Zu den übrigen Einwendungen verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen.

3.4.1.3.8 Einwender Nr. 1019

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand würde es am Anwesen des Einwenders durch das Vorhaben zu einer Lärmzunahme von bis zu +2,2 dB(A) kommen und die Immissionsgrenzwerte würden deutlich überschritten. Die Lärmschutzwand führt verglichen hiermit zu einer Reduzierung von mindestens -5,6 dB(A). Dennoch ist der verbleibende Beurteilungspegel (49,8 dB(A) nachts am 1.OG Süd) höher als der Immissionsgrenzwert (49 dB(A) nachts), so dass trotz der Errichtung der Lärmschutzwand ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Deshalb wurde der Anspruch auf passiven Lärmschutz für die Südfassade dem Grunde nach festgesetzt.

3.4.1.3.9 Einwender Nr. 1022

Der Einwender des Ausgangsverfahrens ist nicht mehr Eigentümer der Fläche, wegen der er Einwendungen erhoben hat. Die dauerhafte Belastung des Grundstücks Flurnummer 1073 der Gemarkung Attel lässt sich außerdem nicht vermeiden. Die hier zu realisierende CEF Maßnahme muss nach § 44 Abs. 5 S. 2

Nr. 3 i.V.m. S. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang mit den bestehenden Brutplätzen des Kiebitzes umgesetzt werden, um den Eintritt von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen zu vermeiden. Dabei steht eine Teilfläche bereits im Eigentum des Vorhabenträgers. Durch die Inanspruchnahme der restlichen Fläche wird damit auch verhindert, dass an anderer Stelle in noch deutlich größerem Umfang in Privateigentum eingegriffen werden müsste.

3.4.1.3.10 Einwender Nr. 1024

Der Einwender ist betroffen von der dauerhaften (44 m²) und vorübergehenden (199 m²) Inanspruchnahme seines Grundstücks mit Flurnummer 983 der Gemarkung Attel.

Die Einwendungen zum Immissionsschutz weisen wir zurück. Das Vorhaben führt am Anwesen des Einwenders zu einer Lärminderung von mindestens -4,0 dB(A) durch die Verlegung der B 304 in Tieflage. Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts werden im Prognoseplanfall anders als im Prognose Nullfall nicht erreicht. Damit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Wir verkennen dabei nicht, dass die Lage der verlegten Bahnstraße sich nachteilig auf den Einwender auswirkt, weil sie nördlich des Grundstücks verläuft, also auf der Seite, an der bislang keine Straße liegt. Wie bei Einwender Nr. 3005 ausgeführt sind aber weder ein Verzicht auf die Straße noch eine andere Führung möglich. Die verbleibenden Nachteile sind hinzunehmen. Die zu fällenden Großbäume sind in Unterlage 19.1.2 T 2 dargestellt, die Anpflanzung von Einzelbäumen in den Maßnahmenblättern (Maßnahmen 1 G, 5 G, 7 G) Unterlage 9.3 T 2. Sonstige Fällungen sind in die Ersatz- und Ausgleichsbilanzierung eingeflossen. Die Fällungen sind daher berücksichtigt und soweit in den Unterlagen dargestellt, wie dies für die Planfeststellung erforderlich ist.

3.4.1.3.11 Einwender Nr. 1025

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand würde es am Anwesen des Einwenders durch das Vorhaben zu einer Lärmzunahme von bis zu +2,4 dB(A) kommen und die Immissionsgrenzwerte würden deutlich überschritten. Die Lärmschutzwand führt verglichen hiermit zu einer Reduzierung an der Südfassade von -11 dB(A). Dennoch ist der verbleibende Beurteilungspegel (50,1 dB(A) nachts am 1.OG Süd) höher als der Immissionsgrenzwert (49 dB(A) nachts), so dass trotz der Errichtung der Lärmschutzwand ein Anspruch auf Lärmvorsorge

besteht. Deshalb wurde der Anspruch auf passiven Lärmschutz für die Südfassade dem Grunde nach festgesetzt. Die Grenzwerte an der Ostfassade werden mit der Lärmschutzwand eingehalten, so dass hier kein weitergehender Anspruch besteht.

3.4.1.3.12 Einwender Nr. 1029

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders zu einer Lärmzunahme um bis zu +2,4 dB(A) und die Immissionsgrenzwerte würden überschritten. Verglichen hiermit führt die Lärmschutzwand zu einer Pegelminderung um mindestens -10,4 dB(A). Dadurch wird der Anspruch auf Lärmvorsorge erfüllt. Der Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand liegt unter dem Immissionsgrenzwert, so dass kein weiterer Anspruch auf aktive oder passive Schutzmaßnahmen besteht.

3.4.1.3.13 Einwender Nr. 1032

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders zu einer Lärmzunahme um bis zu +1,2 dB(A). Verglichen hiermit führt die Lärmschutzwand zu einer Pegelminderung um mindestens -4,1 dB(A). Damit besteht kein weiterer Anspruch auf Lärmvorsorge.

3.4.1.3.14 Einwender Nr. 1035

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt.

Im Ausgangsverfahren lag das Anwesen deutlich außerhalb des Planfeststellungsbereiches. Wegen der Verlängerung der Lärmschutzwand im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019 verlängerte sich der Planfeststellungsbereich nach Osten. Daher wurde für das Anwesen eine ergänzende Lärmberechnung durchgeführt. Ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwand würde sich der Beurteilungspegel am Immissionsort um bis zu +1,0 dB(A) erhöhen. Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts entstehen nicht. Damit liegt keine wesentliche Änderung vor, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird.

Bezieht man die Lärmschutzwand in die Berechnungen mit ein führt sie zu einer Lärminderung von -2,8 dB(A).

3.4.1.3.15 Einwender Nr. 1036

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders zu einer Lärmzunahme um bis zu +1,1 dB(A). Verglichen hiermit führt die Lärmschutzwand zu einer Pegelminderung um mindestens -6,4 dB(A). Damit besteht kein weiterer Anspruch auf Lärmvorsorge.

3.4.1.3.16 Einwender Nr. 1041

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders an der Ostfassade zu einer Lärmzunahme um bis zu +2,3 dB(A) und die Immissionsgrenzwerte würden überschritten. Der Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand, die zu einer Pegelminderung von -7,8 dB(A) führt, liegt unter dem Immissionsgrenzwert, so dass kein weiterer Anspruch auf aktive oder passive Schutzmaßnahmen besteht.

3.4.1.3.17 Einwender Nr. 1042

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt.

Im Ausgangsverfahren lag das Anwesen deutlich außerhalb des Planfeststellungsbereiches. Wegen der Verlängerung der Lärmschutzwand im Rahmen der 1. Tektur vom 27.03.2019 verlängerte sich der Planfeststellungsbereich nach Osten. Daher wurde für das Anwesen eine ergänzende Lärmberechnung durchgeführt. Ohne Berücksichtigung der Lärmschutzwand würde sich der Beurteilungspegel am Immissionsort um bis zu +1,2 dB(A) erhöhen. Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts entstehen nicht. Damit liegt keine wesentliche Änderung vor, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird.

Bezieht man die Lärmschutzwand in die Berechnungen mit ein führt sie zu einer Lärminderung von -2,8 dB(A).

3.4.1.3.18 Einwender Nr. 1043

Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Ohne die Lärmschutzwand käme es am Anwesen des Einwenders zu einer Lärmzunahme um bis zu +1,7 dB(A). Verglichen hiermit führt die Lärmschutzwand zu einer Pegelminderung um mindestens -4,8 dB(A). Damit besteht kein weiterer Anspruch auf Lärmvorsorge.

3.4.1.3.19 Einwender Nr. 1044

Der Einwender ist betroffen von der dauerhaften (45 m²) und vorübergehenden (122 m²) Inanspruchnahme seines Grundstücks mit Flurnummer 983/2 der Gemarkung Attel.

Die Einwendungen zum Immissionsschutz weisen wir zurück. Das Vorhaben führt am Anwesen des Einwenders zu einer Lärminderung von mindestens -2,3 dB(A) durch die Verlegung der B 304 in Tieflage. Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts werden im Prognoseplanfall anders als im Prognose Nullfall nicht erreicht. Damit besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Wir verkennen dabei nicht, dass die Lage der verlegten Bahnstraße sich nachteilig auf den Einwender auswirkt, weil sie nördlich des Grundstücks verläuft, also auf der Seite, an der bislang keine Straße liegt. Wie bei Einwender Nr. 3005 ausgeführt sind aber weder ein Verzicht auf die Straße noch eine andere Führung möglich. Die verbleibenden Nachteile sind hinzunehmen. Die im Ausgangsverfahren geforderte Schließung des Kreisverkehrs hat der Vorhabenträger im Rahmen der Tekturen umgesetzt. Die künftige Wegführung des Geh- und Radwegs westlich der künftigen Bahnbrücke entspricht den Anforderungen der ERA und ist damit auch von der Steigung her für Fußgänger und den Radverkehr ebenso geeignet wie für Rollstühle und Kinderwagen.

3.4.1.3.20 Einwender Nrn. 1046 bis 1049

Die Einwender bewohnen ein Gebäude am bestehenden Bahnhof, also außerhalb der Baumaßnahme. Bauzeitliche Verkehrsbehinderungen in diesem Bereich lassen sich nicht ausschließen, sind aber aus Gründen des öffentlichen Wohls als temporäre Einschränkungen hinzunehmen. Lärmschutzmaßnahmen sind in Anbetracht des Abstandes zum Vorhaben nicht erforderlich.

3.4.1.3.21 Einwender Nr. 1050

Unter dieser Nummer werden die Sammeleinwendungen der Anwohner der Gartenstraße geführt. Die im Rahmen des Ausgangsverfahrens angeregte Verlängerung der östlichen Troglage und der nordseitigen Lärmschutzwand Richtung Osten wurden im Rahmen der Tekturen aufgegriffen und umgesetzt. Dass die Lärmwerte „hochgerechnet“ wurden ist richtig, da sich der Lärmschutz nach dem zu erwartenden künftigen Verkehr richtet, so dass eine Prognose für den Verkehr 2030 zu erstellen war. Soweit die Unterzeichner noch zusätzlich individuelle Einwendungen erhoben haben, die über allgemeine Ausführungen hinausgehen, verweisen wir auf die Ausführungen zur jeweiligen Einwendernummer oben.

3.4.1.3.22 Einwender Nr. 1069

Der Einwender kritisiert im Verfahren zur 1. Tektur vom 27.03.2019 die Unterführung des Geh- und Radweges Richtung Gabersee unter der neuen Direktrampe zur B 15 hindurch. Diese Kritik weisen wir zurück. Eine höhengleiche Querung scheidet aus Gründen der Verkehrssicherheit aus. Die nötige Absenkung des Weges erfolgt auf einer Länge von insgesamt rund 250 m. Die lichte Höhe des Bauwerks beträgt ca. 2,50 m. Aus diesen Parametern ergibt sich, dass die zu überwindenden Steigungen und Gefälle in Übereinstimmung mit den ERA stehen, sodass wir von einer sicheren und gut benutzbaren Verbindung ausgehen. Die vom Einwender geforderte Brücke müsste demgegenüber eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m haben. Hinzu käme die Dicke des Überbaus der Brücke, sodass der zu überwindende Höhenunterschied größer wäre als bei der Unterführung. Außerdem müssten Dämme von bis zu 6 m Höhe aufgeschüttet werden, was mit Blick auf den Flächenverbrauch deutlich nachteiliger wäre als die planfestgestellte Lösung. Mit einer lichten Höhe von 2,50 m, einer lichten Weite von 4,50 m und einer Länge von ca. 10 m ist die Unterführung verkehrssicher, die Befürchtung einer „dunklen Unterführung“ teilen wir daher nicht. Eine angepasste Bepflanzung der Böschungsflächen hat das Staatliche Bauamt Rosenheim zugesagt.

Der Geh- und Radweg südlich der Süd-Ost-Rampe verläuft nach den Tekturen bereits nah an der Rampe entlang, unter anderem damit der südlich liegende Weg zum dortigen Fahrsilo realisiert werden kann. Eine noch engere Führung östlich der Rampe würde die zu überwindenden Gefälle und Steigungen erhöhen und nicht wie vom Einwender angenommen verringern. Diese Forderung weisen wir daher zurück.

Zu dem Geh- und Radweg auf dem Dammkörper westlich der Brücke verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen. Die seitens des Einwenders angedachte

Überführung des Radwegs südlich der Brücke weist demgegenüber keine Vorteile auf. Der aus Richtung Westen und Südwesten kommende Rad- und Fußgängerverkehr kann die B 304 unter der neuen Brücke auf der Westseite der Bahnlinien höhenfrei und damit gefahrlos queren.

Die eingeplanten Querungshilfen entsprechen dem technischen Regelwerk und sind damit als verkehrssicher anzusehen. Die Verkehrsführung während der Bauzeit wird, wie bereits mehrfach ausgeführt, im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Das Staatliche Bauamt Rosenheim hat zugesagt, hierbei auch auf die Belange des Rad- und Fußgängerverkehrs ein besonderes Augenmerk zu legen.

3.4.1.3.23 Einwender Nr. 1070

Das Anwesen des Einwenders liegt nördlich des Bahnhofs Reitmehring. Lärmschutzmaßnahmen sind in Anbetracht der Entfernung vom Vorhaben nicht erforderlich, da bereits an den näher gelegenen Immissionsorten in diesem Bereich kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht. Eine Fortführung des Radweges südlich der B 304 nach Westen ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens und keine notwendige Folgemaßnahme des Vorhabens. Die angesprochenen Gewerbegebiete in Edling sind über den Edlinger Weg bzw. den Grenzweg per Rad erreichbar. Beide Wege sind über den Weg auf der Westseite der Bahnlinien unter der neuen Brücke hindurch erreichbar, dabei können künftig die Bahnlinien und die B 304 höhenfrei gequert werden.

3.5 **Gesamtergebnis**

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

3.6 **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, soweit nicht unerhebliche Verlegungen vorliegen.

4. **Sofortvollzug**

Nach § 80 Abs. 2 S. 1 Nr. 3a VwGO entfällt für Klagen Dritter gegen diesen Beschluss die aufschiebende Wirkung.

5. **Kostenentscheidung**

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats 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.

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.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht. Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Wasserburg a. Inn 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, 30.06.2022

Regierung von Oberbayern


Guggenberger
Oberregierungsrat

