Aktenzeichen: 32-4354.2-B299/B304-001

Regierung von Oberbayern

Planfeststellungsbeschluss

B 299 Altötting - Altenmarkt a. d. Alz
B 304 Wasserburg a. Inn - Traunstein

B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt
mit Aubergtunnel BA 1

von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+500
von Str.-km 81,910 der B 304 bis Str.-km 0,955 der B 299

München, 09.06.2011

Inhaltsverzeichnis:

A. Tenor 5
1. Feststellung des Plans 5
2. Festgestellte Planunterlagen 5
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen 7
3.1 Unterrichtungspflichten 7
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) 8
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz 8
3.4 Verkehrslärmschutz 10
3.5 Bauausführung, Baustellenimmissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) 10
3.6 Landwirtschaft 12
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen 12
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse 15
4.1 Gegenstand/Zweck 15
4.2 Plan 15
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen 15
5. Straßenrechtliche Verfügungen 16
6. Entscheidungen über Einwendungen 16
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen 16
6.2 Zurückweisungen 16
7. Entscheidungsvorbehalt 17
8. Sofortige Vollziehbarkeit 17
9. Kostenentscheidung 17
B. Sachverhalt 18
1. Beschreibung des Vorhabens 18
2. Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen 18
2.1 Vorgeschichte der Planung/Raumordnung 1977/2003 18
2.2 Raumordnung 2002/2003 19
2.3 Bedarfsplan für Bundesfernstraßen 20
2.4 Landesplanung 20
2.5 Regionalplan 21
2.6 Linienbestimmung nach § 16 FStrG 21
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens 21
C. Entscheidungsgründe 23
1. Verfahrensrechtliche Bewertung 23
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen, Erörterungstermin) 23
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen 25
2. Umweltverträglichkeitsprüfung 26
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG) 26
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG) 34

3. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 35
4. Materiell-rechtliche Würdigung 49
4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) 49
4.2 Abschnittsbildung 49
4.3 Planrechtfertigung 55
4.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplan) 55
4.3.2 Planungsziele 55
4.3.3 Derzeitige Verkehrsverhältnisse 56
4.3.4 Künftige Verkehrsverhältnisse 57
4.3.5 Einwände zur Planrechtfertigung 58
4.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung 65
4.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung 65
4.4.2 Planungsvarianten 66
4.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen, nachgeordnetes Wegenetz 71
4.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz 73
4.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege 83
4.4.6 Gewässerschutz 123
4.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang 124
4.4.8 Wald 124
4.4.9 Fischerei 126
4.4.10 Denkmalschutz 126
4.4.11 Kommunale Belange 127
4.4.12 Sonstige öffentliche Belange 128
4.5 Private Einwendungen 132
4.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden 132
4.5.2 Einzelne Einwender 138
4.6 Gesamtergebnis 152
4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen 152
5. Sofortige Vollziehbarkeit 152
6. Kostenentscheidung 152
Rechtsbehelfsbelehrung 152
Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung 153

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVBS	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung
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
GVStr.	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-43542- B299/B304-001

Vollzug des FStrG;
B 299 Altötting - Altenmarkt a. d. Alz
B 304 Wasserburg a. Inn - Traunstein
B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt
mit Aubergtunnel BA 1
von Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+500
von Str.-km 81,910 der B 304 bis Str.-km 0,955 der B 299

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Bau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 von Str.-km 81,910 der B 304 bis Str.-km 0,955 der B 299 mit den aus A.3 und A.6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1:25.000
3	Übersichtslageplan	1:5.000
4 Blatt-Nr. 1	Regelquerschnitt - B 304 - B 299	1:50
4 Blatt-Nr. 2	Regelquerschnitt - Tunnel -	1:50
5 Blatt-Nr. 1 - 2	Lageplan (mit Nummern des Bauwerks-verzeichnisses)	1:1.000
5.a Bl.-Nr.1.1-2.1	Deckblatt	1:1.000
5.1 Blatt-Nr. 1 - 2	Leitungsplan (mit Nummern d. BWV)	1:1.000
5.2	Lageplan Betriebsumfahrt (Umleitung)	1:5.000
6	Übersichtsplan der straßenrechtlichen Verfügungen	1:5.000

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
7	Bauwerksverzeichnis	**-**
8 Blatt-Nr. 1	Höhenplan der B 299/ B304	1:5.000/500
8 Blatt-Nr. 2	Höhenplan GVS Dorfen	1:5.000/500
9	Schalltechnische Untersuchungen Übersichtsplan der Immissionsorte	1:5.000
10	Erläuterungsbericht zur Landschaftspflegerischen Begleitplanung (LBP)	-
10.1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konflikt-plan	1:5.000
10.1a	Deckblatt	1:5.000
10.2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan	1:5.000
10.2a	Deckblatt	1:5.000
12.0	Vorprüfung FFH-Gebiet DE 8041-302 – Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt, Lageplan FFH-Gebiet	1:50.000
12.1	Vorprüfung FFH-Gebiet DE 7839-371 – Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland Lageplan FFH-Gebiet	1:130.000
12.2	Vorprüfung FFH-Gebiet DE 8041-301 – Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein Lageplan FFH-Gebiet	1:130.000
13	Vorprüfung SPA-Gebiet DE 8140-471– Chiemseegebiet mit Alz, Lageplan SPA-Gebiet	1:50.000
14	Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (saP)	-
15.1 Blatt-Nr. 1-2	Grunderwerbsplan	1:1.000
15.1a Blatt.-Nr. 1.1 - 2.1	Deckblatt	1:1.000
15.1b	GE-Plan Ersatzlaichgewässer	1:1.000
15.2	Grunderwerbsverzeichnis	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 25.03.2009.

Die erfolgten Planänderungen und Ergänzungen in den Unterlagen aufgrund faunistischer Nachuntersuchungen wurden durch Roteintragungen kenntlich gemacht und tragen das Datum vom 15.12.2010.

Nachrichtliche Unterlagen

Daneben sind folgende Unterlagen den Planunterlagen nachrichtlich beigefügt:

11	Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 6 UVPG	-
16	Entwässerung	-
17 Blatt-Nr. 1	Regelquerschnitt geschlossene Sohle	1:50/25
17 Blatt-Nr. 2	Regelquerschnitt offene Sohle	1:50/25
17 Blatt-Nr. 3	Regelquerschnitt offene Bauweise	1:50/25
17 Blatt-Nr. 4	Lageplan	1:1.000
17 Blatt-Nr. 5	Längsschnitt	1:1.000
17 Blatt-Nr. 6	Querschnitt Fluchtstollen	1:50
17 Blatt-Nr. 7	Betriebsgebäude: Grundriss, Querschnitt	1:100
17 Blatt-Nr. 8	Entwässerungsschema: Längsschnitt, Lösch-wasserleitung	1:1.000
18	Betriebstechnische Ausstattung	1:1.000
19	Geotechnischer Querschnitt	1:1.000

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, Netzproduktion GmbH, Pentenriederstr. 4, 83043 Bad Aibling, mindestens vier Monate vorher, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen der Telekom einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

3.1.2 Der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Ampfing, Mobil-Oil-Str. 34, 84539 Ampfing, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Energie-versorgungskabeln, der Transformatorenstation TH 16173 "Wasserburgerstraße" und der Straßenbeleuchtung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz, Hauptstraße 21, 83352 Altenmarkt a. d. Alz, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Abwasser-, Wasser- und Kanalleitungen und dem gemeindlichen Verkehrswegenetz abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.4 Dem Bergamt Südbayern, Maximilianstr. 39, 80538 München, der Baubeginn des Aubergtunnels in bergmännischer Bauweise, damit die notwendigen Maßnahmen zum Arbeitsschutz abgestimmt und rechtzeitig wahrgenommen werden können.

3.1.5 Der Energienetze Bayern GmbH, Ungsteiner Straße 31, 81539 München, und der Energie Südbayern GmbH, Ungsteiner Straße 31, 81539 München, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Erdgasgasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.6 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.2.1 Die Abflussverhältnisse der betroffenen unterirdischen Rohrleitung des Rabendener Baches dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die Rohrleitung ist als Bestand zu sichern.

3.2.2 Ein Lastenabtrag auf die betroffene unterirdische Rohrleitung des Rabendener Baches infolge der Straßenbaumaßnahmen ist nicht zulässig. Die Standsicherheit der Leitung darf nicht beeinträchtigt werden. Falls erforderlich, sind bei der Bauausführung durch den Vorhabensträger geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die die Standsicherheit der Rohrleitung gewährleisten.

3.2.3 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baues und nach Fertigstellung haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist. Aus Sicherheitsgründen sind während des Baustellenbetriebes Ölbindemittel und Auffangwanne (für Maschinentropfverluste) vor Ort vorzuhalten.

3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

3.3.1 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

3.3.2 Die erforderlichen Rodungsmaßnahmen für Waldbestände und sonstige Gehölze sind im Zeitraum von Anfang Oktober bis Ende Februar durchzuführen. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer vorhergehenden naturschutzfachlichen Überprüfung in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, gewährleistet ist, dass keine aktuell besetzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a) der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der V-RL beschädigt oder zerstört werden.

3.3.3 Die erforderlichen Rodungsmaßnahmen für Bäume mit Baumhöhlen, die potentiell als Überwinterungsquartier für Fledermäuse in Betracht kommen, sind im September/Oktober durchzuführen oder es ist sicherzustellen, dass durch einen geeigneten Verschluss der bekannten Baumhöhlen, ein Einflug der Tiere unterbunden wird. Die Auflage A.3.3.2 dieses Beschlusses wird insoweit für diese Bäume modifiziert. Das Vorkommen und die Kennzeichnung der gesondert zu behandelnden Höhlenbäume sind durch eine qualifizierte Umweltbaubegleitung sicherzustellen. Abweichend davon dürfen solche Maßnahmen nur durchgeführt werden, wenn aufgrund einer naturschutzfachlichen Prüfung in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, gegebenenfalls unter Berücksichtigung geeigneter Vermeidungsmaßnahmen, sichergestellt ist, dass zum Zeitpunkt der Rodung keine Tiere der besonders geschützten Arten, die in Anhang IV a) der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, oder der europäischen Vogelarten nach Art. 1 der V-RL anwesend sind.

3.3.4 Die in den Planunterlagen 10.1 und 10.2 dargestellten landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Sollte sich im Zuge der Umsetzung die Notwendigkeit ergeben, von der Planung abzuweichen, sind der Planfeststellungsbehörde entsprechende Unterlagen, einschließlich eines gutachtlichen

Nachweises der Gleichwertigkeit und einer Stellungnahme des Landratsamtes Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, zur Prüfung vorzulegen. Nach Abschluss der Arbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereitbarer Form für das Ökoflächenkataster gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 Satz 1 und Satz 2 BayNatSchG zu übermitteln.

3.3.5 Der Vorhabensträger hat sich bei der naturschutzfachlichen Ausführungsplanung mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, rechtzeitig abzustimmen.

3.3.6 Die Fertigstellung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen sind dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, anzuzeigen.

3.3.7 Die Unterhaltungspflege für die Ausgleichsfläche A 1 (Laubmischwald auf der Hochterrasse bei Dorfen) ist mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, abzustimmen.

3.3.8 Der Vorhabensträger hat die Pflege und den Unterhalt der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen nach Abschluss der dazu erforderlichen Arbeiten für folgende Zeiträume nach § 15 Abs. 4 BNatSchG sicherzustellen:

- 25 Jahre für die Ausgleichsmaßnahme A 1 zur Laubmischwaldgründung auf der Hochterrasse bei Dorfen.

- Zehn Jahre für die Ausgleichsmaßnahme A 2 zur Entwicklung von Extensivgrünland westlich Glött.

- Fünf Jahre für die Schutzmaßnahme S 7 zur Anlage eines Laichgewässers an einem wasserführenden Altarm der Alz zum Schutz von Amphibien.

- Drei Jahre nach der Pflanzung für die Gestaltungsmaßnahmen G 1 - G 5.

3.3.9 Zur Minimierung des betriebsbedingten Tötungsrisikos für davon betroffene Fledermausarten hat der Vorhabensträger die detailliert in den Unterlagen 10 und 10.2 beschriebenen Maßnahmen (G 2, S 5, S 6) im Bereich vor den Tunnelportalen durchzuführen. Diese Maßnahmen sind mit einem ausreichenden zeitlichen Vorlauf durchzuführen, so dass sie zur Verkehrsfreigabe bereits voll wirksam sind.

3.3.10 Die Funktion der Schutzmaßnahmen für das betroffene Fledermausartenspektrum ist im Rahmen der allgemeinen Pflege- und Funktionskontrolle zu überprüfen. Die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen ist vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, zu kontrollieren und zu dokumentieren (Akzeptanzkontrolle).

3.3.11 Der Vorhabensträger hat im Rahmen der vorgesehenen CEF-Maßnahme 1 (vgl. Unterlage 10, Anlage 3) die Verluste von Quartier- und Höhlenbäumen entsprechend der Ergebnisse der ergänzenden Habitatbaumkartierung in Altenmarkt a. d. Alz des Büros ifuplan vom Dezember 2010 durch das Aufhängen von 21 Fledermauskästen, zwei Großhöhlenkästen und sechs Normalkästen innerhalb der Alzhangleite auszugleichen. Ferner ist ein ausreichendes Ausweichhabitat durch einen Nutzungsverzicht auf mindestens 14 hiebsreife Laubgehölze (Buchen, Eichen, Ahorn etc.) als potenzielle Habitatbäume auf der Fl. Nr. 244, Gemarkung Altenmarkt, sicherzustellen. Die aufzustellenden Kästen sind jährlich zu warten.

3.3.12 Der Vorhabensträger hat für die für Amphibien geeigneten Flachwasserbereiche des auf der Ausgleichsfläche A 2 vorgesehenen Weihers eine kontinuierliche Pflege zu gewährleisten, um ein frühzeitiges Verlanden auszuschließen. Durch die Pflanzung niedrig wachsender Gehölze südlich des Weihers ist zudem eine nachteilige Beschattung des Weihers zu vermeiden.

3.3.13 Der Vorhabensträger hat auf eine Bepflanzung am nördlichen Rand der Ausgleichsfläche A 2 zu verzichten, um damit die Fläche des Extensivgrünlandes zu vergrößern. Es ist auf der Fläche grundsätzlich eine einschürige Mahd vorzusehen, sofern nicht ausnahmsweise Nährstoffeintrag aus der Umgebung eine zweischürige Mahd

erforderlich macht. Für die Geländemodellierung des Erdwalls darf kein Fremdmaterial verwendet werden.

3.3.14 Der Vorhabensträger hat nach dem ersten, dritten und fünften Jahr eine Erfolgskontrolle für die Anlage eines Laichgewässers an einem wasserführenden Altarm der Alz (Schutzmaßnahme S 7) in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, durchzuführen. Bei Nichterreichen des Entwicklungszieles sind mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

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

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

3.4 Verkehrslärmschutz

3.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) (bei V> 60 km/h) entspricht. Der Vorhabensträger hat bei der Ausschreibung des Belages auf eine hohe Qualität und Dauerhaftigkeit der akustischen Eigenschaften zu achten. Der Einbau hat sorgfältig zu erfolgen.

3.4.2 Zur Vermeidung von Pegelspitzen sind im Bereich der Tunnelportale die Wände der Rampen und die Tunnelwände plangemäß schallhochabsorbierend auszukleiden. Im Bereich des nördlichen Tunnelportals ist auch die Tunneldecke bis zu einer Tiefe von 30 m hochabsorbierend zu verkleiden.

3.4.3 Die Eigentümer der nachfolgend angeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger einen grundsätzlichen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen. Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutz-maßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der 24. BImSchV. Die betroffenen Grundeigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz liegenden Anwesen (vgl. Unterlage 9):

- IO Wasserburger Straße Hs. Nr. 28 (EG und 1. OG)
- IO Wasserburger Straße Hs. Nr. 30 (1. OG)

3.5 Bauausführung, Baustellenimmissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen beim Tunnelbau)

3.5.1 Der Vorhabensträger hat gemäß § 2 Abs. 3 der Baustellenverordnung (BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I S. 1283) für Baustellen mit besonders gefährlichen Arbeiten (Tunnelbau) vor der Errichtung der Baustelle einen Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) zu erstellen. Der SiGe-Plan ist auf der Baustelle zur Einsichtnahme ab dem Baubeginn vorzuhalten.

3.5.2 Gemäß § 4 der Arbeitsstättenverordnung vom 12.08.2004 (BGBl. I S. 2179, zuletzt geändert durch Art. 4 Nr. 1 Buchst. a bis c V vom 19.7.2010) ist von der Bauleitung des Vorhabensträgers ein Alarm- und Rettungsplan zu erstellen. Im Alarmplan sind auf einer Seite die wichtigsten Telefonnummern und Anweisungen zur Einleitung der Erstmaßnahmen bei Unfällen durch die Belegschaft vor Ort aufzulisten. Der Rettungsplan soll eine umfassende Darstellung zu Standort, Anzahl und Beschreibung der vorhandenen Flucht- und Rettungsmittel und der Sicherheitseinrichtungen, die sich im Tunnel befinden, enthalten.

3.5.3 Der Vorhabensträger hat vor Beginn der Arbeiten dem Bergamt Südbayern, Maximilansstraße 39, 80358 München, einen detaillierten Schichtenplan vorzulegen. Feststellungen nach § 13 Abs. 3 Nr. 1 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) vom 06.06.94 oder Ausnahmen (z. B. Arbeiten an Sonn- und Feiertagen, Arbeitszeitverlängerungen) nach dem ArbZG sind rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten und mit einer stichhaltigen Begründung für die Notwendigkeit beim Bergamt Südbayern gesondert zu beantragen.

3.5.4 Der Vorhabensträger hat beim Einsatz von dieselbetriebenen Arbeitsgeräten zur Erstellung untertägiger Hohlraumbauten die Vorschriften der Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) Nr. 554 "Dieselmotoremissionen (DME)" vom März 2001 zu beachten und einzuhalten. Wenn das vorgesehene Arbeitsverfahren, nach eingehender Prüfung durch den Vorhabensträger, nicht so gestaltet werden kann, dass keine Dieselmotoremissionen entstehen, ist der Einsatz von Partikelfiltern beim Betrieb von dieselgetriebenen Arbeitsgeräten oder -maschinen als Stand der Technik anzusehen und zu gewährleisten. Beim Umgang mit Gefahrstoffen (z. B. Erstarrungsbeschleuniger für Spritzbeton) sind die Vorschriften der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) zu beachten und einzuhalten.

3.5.5 Der Vorhabensträger hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen (Lärm, Staub, Erschütterungen) beeinträchtigt werden. Ebenso ist sicherzustellen, dass jede Baustelle so geplant, eingerichtet und betrieben wird, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Massentransporte sind soweit möglich außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten und über das Hauptstraßennetz auszuführen.

3.5.6 Der Vorhabensträger hat die bauausführenden Firmen in den Ausschreibungsunterlagen auf die Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV - vom 29.08.2002 (BGBl.S.3478), sowie die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm-Geräuschimmissionen vom 19.08.1970 (AVV-Baulärm, MABl 1/1970 S. 2) hinzuweisen.

3.5.7 Beim Baubetrieb sind erschütterungsarme Bauverfahren zum Schutz vor bauzeitlichen Schwingungsbelastungen einzusetzen. Die Erschütterungseinwirkungen dürfen die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen und Gebäude“ vom Juni 1999 und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3 Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ vom Februar 1999 nicht überschreiten. Dies ist in den Ausschreibungsunterlagen zu berücksichtigen.

3.5.8 Bei der Annäherung des Tunnelvortriebs an das nächstliegende Wohnhaus (unter 100 m) sind baubegleitende Überwachungsmessungen durchzuführen. Sollten die Ergebnisse der Messungen die Schlussfolgerung zulassen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 2 Einwirkungen auf Menschen und Gebäude“ vom Juni 1999 und der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen, Teil 3 Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ vom Februar 1999 überschritten werden könnten, sind entsprechende Gegenmaßnahmen (z. B. Einschränkung des Baubetriebs) zum Schutz der Anwohner und ihrer Anlagen in Abstimmung mit der bauausführenden Firma und dem Landratsamt Traunstein zu veranlassen. Die Messungen sind so lange weiterzuführen bis entsprechende Überschreitungen ausgeschlossen werden können. Die Messergebnisse sind zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren. Auf Verlangen sind die Betroffenen über die Messergebnisse zu informieren.

3.5.9 Der Schallleistungspegel L_{WA} des Radladers bzw. Baggers darf im bestimmungsgemäßen Betrieb 105 dB(A) nicht überschreiten. Der Schallleistungspegel der Baumaschine ist mit der Baumusterprüfbescheinigung nachzuweisen.

3.5.10 Die Bauarbeiten sind innerhalb der vom Ing.-Büro Steger & Partner im Gutachten mit der Berichts-Nr. 3579/B1hu vom 25.03.2010 dargestellten Arbeitsfläche (s. Abb. 2 im Gutachten) durchzuführen.

3.6 Landwirtschaft

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

3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Der Vorhabensträger hat dazu vor Baubeginn eine Bestanderhebung der betroffenen Wege und Zufahrten durchzuführen und in einer Niederschrift zu dokumentieren. Dies gilt auch während der Bauzeit; gegebenenfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

3.6.3 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.

3.6.4 Bestehende genehmigte oder genehmigungsfähige Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6.5 Der bei der Baumaßnahme anfallende Mutterboden ist fachgerecht zu lagern und wiederzuverwenden. Auf vorübergehend beanspruchten landwirtschaftlichen Nutzflächen ist der vorherige Zustand mit den ortsüblichen Bodeneigenschaften wiederherzustellen. Bodenverdichtungen sind zu beseitigen.

3.6.6 Die Bepflanzungen zur landschaftlichen Einbindung haben mit standortgerechten heimischen Baum- und Straucharten aus autochthonem Pflanzgut zu erfolgen.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Denkmalpflege

3.7.1.1 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 Bauvorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.7.1.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Baubeginn dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München, anzuzeigen, um mit dem Landesamt einvernehmlich die erforderlichen Schritte zur Vermeidung einer Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen festzulegen.

3.7.1.3 Der Vorhabensträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabensbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbare Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf in seinen Bauablauf ein.

3.7.1.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem

Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

3.7.1.5 Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Für den Fall, dass eine solche Vereinbarung nicht zu Stande kommt, behält sich die Planfeststellungsbehörde eine ergänzende Entscheidung vor. Der Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.7.1.6 Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Bauvorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind bis zum Ablauf von einer Woche nach der Anzeige unverändert zu belassen, wenn nicht die Untere Denkmalschutzbehörde die Gegenstände vorher freigibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet (Art. 8 Abs. 2 DSchG).

3.7.2 Belange der Fischerei

3.7.2.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Gewässergüteverhältnisse in den beanspruchten Vorflutern nicht nachteilig verändert werden.

3.7.2.2 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden. Während der Schonzeit für die hier vorkommenden Fischarten ist hierauf besonders zu achten.

3.7.2.3 Wenn bei Unfällen, Betriebstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorfluter gelangt, sind das Wasserwirtschaftsamt Traunstein und die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

3.7.3 Wald

3.7.3.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 10 und 10.2) vorgesehenen Ersatzaufforstungen sind im Einvernehmen mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein mit standortgerechten Baumarten zum frühestmöglichen Zeitpunkt, möglichst bereits vor Beginn der Baumaßnahme, vorzunehmen. Waldrand- und Waldrandmantelbepflanzungen sind ebenfalls mit dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein abzustimmen.

3.7.3.2 Nach Abschluss der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger bis spätestens ein Jahr nach Beendigung der Baumaßnahme dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein nachzuweisen, dass die Ersatzaufforstungen ordnungsgemäß durchgeführt wurden. Die Aufforstungsverpflichtung endet erst, wenn vom zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Traunstein in einer Schlussabnahme bestätigt wird, dass die Aufforstungen gesichert sind.

3.7.4 Militärische Belange

Der Vorhabensträger hat bei Baumaßnahmen an der B 304 das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.7.5 Altlasten

3.7.5.1 Der Vorhabensträger hat sich vor Baubeginn mit dem Landratsamt Traunstein bezüglich aktueller Informationen zu Altlasten und Altlastenverdachtsflächen im Bereich des Bauvorhabens in Verbindung zu setzen.

3.7.5.2 Sofern bei Erdbauarbeiten Belastungen festgestellt werden, hat der Vorhabensträger unverzüglich das Landratsamt Traunstein zu informieren und aufgefundenes schadstoffhaltiges Material entsprechend den gültigen Vorschriften zu entsorgen.

3.7.5.3 Wird bei einem Unfall beim Bau des Aubergtunnels im bergmännischen Vortrieb Ausbruchsmaterial mit Hydrauliköl oder Treibstoff der Baumaschinen vermischt, hat der Vorhabensträger kontaminiertes Material entsprechend den gültigen Vorschriften zu entsorgen.

3.7.6 Belange der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz

Der Vorhabensträger hat vor Übergabe der im Planfeststellungsbeschluss abgestuften Straßenteile eine gemeinsame Abnahme mit der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz vorzunehmen, damit eventuell noch zu erfolgende Sanierungsmaßnahmen, die die Bundesrepublik Deutschland als bisheriger Straßenbaulastträger zu tragen hat, festgelegt werden können.

3.7.7 Belange der E.ON Bayern AG

3.7.7.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der E.ON Bayern AG durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

3.7.7.2 Erforderliche Um- bzw. Verlegungsmaßnahmen der betroffenen Energieversorgungsanlagen sind rechtzeitig vor Baubeginn in einem Spartengespräch zu erörtern und im Bauablauf entsprechend einzuplanen. Alle Maßnahmen sind mit der E.ON Bayern AG, Bau/Betriebsmanagement Ampfing, abzustimmen.

3.7.7.3 Bei Arbeiten im Bereich der Anlagen der E.ON Bayern AG sind die bauausführenden Firmen darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

3.7.7.4 Der Vorhabensträger hat die eventuell erforderliche Verlegung von Stromkabeln auf dem geplanten Rettungsweg und der Aufstellfläche für Einsatzfahrzeuge (Unterlage 7, BW-Verz. lfd. Nr. 3) bei der Bauausführungsplanung zu berücksichtigen.

3.7.8 Belange der Energienetze Bayern GmbH bzw. Energie Südbayern GmbH

3.7.8.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Energienetze Bayern GmbH bzw. der Energie Südbayern GmbH durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

3.7.8.2 Erforderliche Um- bzw. Verlegungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn in einem Spartengespräch zu erörtern und im Bauablauf entsprechend einzuplanen.

3.7.8.3 Es ist zu beachten, dass notwendige Unterbrechungen der Versorgung grundsätzlich nur mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf und außerhalb der Heizperiode (also in den Monaten Mai bis August) durchgeführt werden können.

3.7.9 Belange der Deutsche Telekom AG

3.7.9.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb der Anlagen der Deutsche Telekom AG durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.

3.7.9.2 Zur Vermeidung von Schäden an Anlagen der Deutschen Telekom AG sind im Zuge der Bauausführungsplanung die neuesten Trassenpläne einzuholen.

3.7.9.3 Der Deutschen Telekom AG sind vier Monate vor Baubeginn Straßenbaupläne zu übergeben.

3.7.9.4 Erforderliche Um- bzw. Verlegungsmaßnahmen sind rechtzeitig vor Baubeginn in einem Spartengespräch mit der Deutschen Telekom AG zu erörtern und im Bauablauf entsprechend einzuplanen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

4.1.1 Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis nach § 15 WHG zum Einleiten und Versickern des gesammelten Niederschlagswassers von den Bundesstraßen B 299/ B 304 und von im Aubergtunnel anfallendem Bergwasser über Mulden und Absetzanlagen in den Untergrund und über den Rabendener Bach in die Alz als Vorfluter erteilt.

4.1.2 Hinweis:

Sofern im Baustellenbereich während der Bauausführung eine Bauwasserhaltung notwendig sein sollte, ist die wasserrechtliche Erlaubnis außerhalb des Planfeststellungsverfahrens gesondert vom Vorhabensträger beim Landratsamt Traunstein, Untere Wasserrechtsbehörde, zu beantragen.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

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.

4.3.1 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger.

4.3.2 Am Auslauf der Absetzanlagen ist zur Rückhaltung von Leichtflüssigkeiten eine geeignete Vorrichtung (Tauchwand) zu installieren. Sie sind so zu gestalten, dass ein sicherer Rückhalt von Leichtflüssigkeiten gewährleistet ist. Die Mindesttiefe der Absetzanlage hat bei Dauerstau mind. 1,5 m zu betragen.

4.3.3 Die Anlage (Schlammeimer und Absetzanlagen) ist rechtzeitig zu räumen, das Räumgut ist schadlos zu beseitigen. Es darf keinesfalls in ein Gewässer eingebracht werden.

4.3.4 Soweit dem Unterhaltungsverpflichteten des Vorfluters durch die Einleitung erhöhte Unterhaltungskosten entstehen, sind diese durch den Vorhabensträger gemäß den geltenden gesetzlichen Vorschriften auszugleichen.

4.3.5 Die bescheid- und fachgerechte Erstellung und Funktion der Versickerungsanlagen ist vor Inbetriebnahme gemäß Art. 61 Abs. 1 BayWG durch einen privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 65 BayWG abzunehmen zu lassen. Es muss bestätigt werden, dass die Baumaßnahme entsprechend dem Bescheid ausgeführt wurde oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen wurden. Dies gilt nur, sofern der Vorhabensträger die Bauabnahme nicht einem Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes gem. Art. 61 Abs. 2 Satz 2 BayWG übertragen hat.

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

5. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG bzw. Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von der B 299/B 304, den Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und dem Umstufungsplan zum Bauwerksverzeichnis (Unterlagen 6 und 7). Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. Entscheidungen über Einwendungen

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

6.1.1 Beweissicherung

Es ist rechtzeitig vor Beginn der Tunnelbauarbeiten auf Kosten des Vorhabensträgers der baubedingte Einwirkungsbereich zu ermitteln und eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

6.1.2 Schutz der Bebauung

Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z. B. durch Erschütterungen) vermeiden.

6.1.3 Zufahrten

Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Entscheidungsvorbehalt

7.1 Für den Fall, dass das Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, bei den in unter A.3.3.10 dieses Beschlusses geregelten Akzeptanzkontrollen der planfestgestellten Schutzeinrichtungen für Fledermäuse feststellt, dass diese von den Tieren im Hinblick auf die Vermeidung des Tötungstatbestandes des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht ausreichend angenommen werden, behält sich die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung über die Anordnung von weiteren Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des

derzeitigen Erhaltungszustandes der lokalen Populationen der betroffenen Fledermausarten vor. Der Vorhabensträger ist in diesem Fall verpflichtet, unverzüglich die erforderlichen Unterlagen vorzulegen.

7.2 Die Entscheidung über gegebenenfalls weitere noch erforderliche Schutzmaßnahmen gegen baubedingte Immissionen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG (z. B. nach dem Ergebnis der baubegleitenden durchgehenden messtechnischen Überwachung) bzw. über eine dem Grunde nach angemessene Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, wenn solche weiteren Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig sind und eine Einigung darüber nicht erzielt wird, behält sich die Planfeststellungsbehörde gemäß Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG vor.

8. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 FStrG (in der Fassung des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes vom 09.12.2006, BGBl 2006 I Nr. 59) sofort vollziehbar.

9. Kostenentscheidung

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Ortsumfahrung Altenmarkt ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Bundesstraßenverbindung zwischen Altötting (Bundesautobahn A 94) und Traunstein (Bundesautobahn A 8 Ost) im Zuge der B 299/B 304. Die Ortsumfahrung Altenmarkt wurde in die Abschnitte Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 und B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 unterteilt.

Die vorliegende Planfeststellung umfasst den Neubau des ersten Bauabschnittes (BA 1) der Bundesstraßen B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel. Der BA 1 beginnt westlich von Altenmarkt auf der B 304 im Abschnitt 860 Station 0,461 und endet auf der B 299 im Abschnitt 3320 Station 1,481. Im Zuge der 1,5 km langen Neubaustrecke sind ein Brückenbauwerk zur Unterführung der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen (Dorfener Straße), ein 427 m langer Tunnel unter der Hochfläche des so genannten Aubergs (Blickenberg) sowie eine Kreisverkehrsanlage für den Anschluss der B 304 an die B 299 nach Altenmarkt a. d. Alz vorgesehen.

Der BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt stellt die Weiterführung nördlich von Altenmarkt a. d. Alz bei Mögling dar. Er soll über die sogenannte Dietlwiese, den Anstieg bei Nock, östlich von Pirach sowie Anning und dem Anschluss an die bestehende B 304 in Richtung bei St. Georgen führen und ist in einem separaten Planfeststellungsverfahren zu behandeln.

Das Bauvorhaben ist in den Unterlagen 1, 5 und 7 detailliert beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird verwiesen.

2. Vorgeschichte der Planung und vorgängige Planungsstufen

2.1 Vorgeschichte der Planung/Raumordnung 1977/1983

Im Juli 1977 wurde das Raumordnungsverfahren für die 41 km lange Trasse der B 299 (neu) von Altötting bis Traunstein beantragt. Im Dezember 1977 wurde die Gesamttrasse in den Abschnitt I „Bereich Traunstein“, den Abschnitt II „Bereich Unterneukirchen - Garching“ und den Abschnitt III „Bereich südlich Garching bis nördlich Traunstein (Herbsdorf)“ unterteilt.

Der Abschnitt I (Traunstein) wurde mit der landesplanerischen Beurteilung vom 15.03.1979, Az. 800-8254-15/77, von der Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, landesplanerisch positiv beurteilt und im Februar 1980 vom Bundesministerium für Verkehr nach § 16 FStrG linienbestimmt (11.02.1980, Nr. StB 23/40.10.72.1299/23006 B 80). Dieser Abschnitt I wurde für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren und den Bau in den Bauabschnitt 1 Nordumfahrung Traunstein (Umfahrung Aiging) mit Beseitigung des Bahnüberganges bei Nußdorf und den Bauabschnitt 2 Nordumfahrung Traunstein unterteilt. Der 1. Bauabschnitt ist seit November 1997 unter Verkehr. Für den 2. Bauabschnitt wurde der Planfeststellungsbeschluss am 24.06.2005 erlassen. Der Baubeginn erfolgte am 23.08.2007. Die Fertigstellung der Nordumfahrung Traunstein 2. Bauabschnitt ist für das Jahr 2012 geplant. Nachdem die B 306 zwischen Traunstein und der Bundesautobahn A 8 bei Siegsdorf bereits 1997 ausgebaut worden ist, besteht damit eine leistungsfähige Anbindung an die A 8.

Das Raumordnungsverfahren für den Abschnitt II (Unterneukirchen - Garching) wurde mit der landesplanerischen Beurteilung vom 05.08.1983, Az. 800-8254-3/82, abgeschlossen. Zusammenfassend wurde damals festgestellt, dass weder für Unterneukirchen noch für Garching Umfahrungstrassen mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen sind. Seit 1983 hat sich die Situation in Unterneukirchen wesentlich verändert. In intensiver Zusammenarbeit mit der Gemeinde

Unterneukirchen wurde eine Westumfahrung entwickelt. Ein Vorentwurf wurde im September 1997 genehmigt (24.09.1997, Nr. 430-43532 B 299-23). Die Gemeinde hat im Rahmen der Bauleitplanung mit einer Änderung des Flächennutzungsplanes und der Aufstellung eines Bebauungsplanes das Baurecht geschaffen. Der nördliche Anschluss, der bestandsorientierte Ausbau bei Gasteig, wurde 1995 fertig gestellt. Ebenso wurde der südliche Anschluss, der Ausbau des Hilger-Berges, bereits 1999 dem Verkehr übergeben. Die Umfahrung Unterneukirchen befindet sich seit 2004 unter Verkehr.

Das Raumordnungsverfahren für den Abschnitt III wurde nicht mehr abgeschlossen.

2.2 Raumordnung 2002/2003

Nachdem das Raumordnungsverfahren aus dem Jahr 1977 lediglich für die Nordumfahrung Traunstein eine tragbare Lösung erbracht hatte, wurde 1996 für den Raum zwischen Altötting und Traunstein mit einer Raumempfindlichkeitsanalyse eine völlig neue Planungsgrundlage geschaffen (REA, Dorsch Consult 1996). Im Jahr 2001 wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS, Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult 1996 bis 2001) abgeschlossen. Für die Verlegung der B 299 und 304 zwischen Altötting und Traunstein wurde 2001 ein neues Raumordnungsverfahren eingeleitet. Grundlage hierfür waren auch großräumige Untersuchungen zur Verkehrswirksamkeit (Prof. Dr. Ing. Kurzak 1996 und 2001). Das Raumordnungsverfahren schloss mit der landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.2002, Az. 800-8254-2/96, ab. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilungen war, dass im nördlichen Bereich (Garching a. d. Alz) die Variante NW (NordWest) positiv beurteilt wurde. Im mittleren Bereich (Tacherting, Trostberg, nördlich Altenmarkt) wurden die Variante MW (MitteWest) und die Variante MT (MitteTunnel, Aubergtunnel bei Altenmarkt a. d. Alz) positiv beurteilt. Die zwei Varianten des mittleren Bereiches im Osten, MO1 (MitteOst1) und MO2 (MitteOst2) zwischen der St 2357 und der Variante MW (MitteWest), sind als Netzergänzung, jedoch aufgrund des fehlenden Netzzusammenhanges nicht als durchgehende Bundesfernstraße, positiv beurteilt worden. Im südlichen Bereich (Altenmarkt, Traunreut) entspricht die westliche Variante SW (SüdWest) bei Berücksichtigung der Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung (vgl. Unterlage 1, S. 9, Trassendarstellung in Abbildung 2).

In der landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.2002 lautete eine wesentliche Maßgabe, dass die Trasse SW im Bereich Stein a. d. Traun nach Osten zu verschieben sei. Darauf hin ist im Mai 2003 in diesem Bereich für sechs Varianten (SW1 - SW6) ein ergänzendes Raumordnungsverfahren beantragt worden. Das ergänzende Raumordnungsverfahren wurde mit der landesplanerischen Beurteilung vom 17.09.2003 abgeschlossen. Danach entsprechen alle sechs Varianten (SW 1 bis SW 6) bei Berücksichtigung von Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung (vgl. Unterlage 1, S. 11, Trassendarstellung in Abbildung 3). Diese Maßgaben betreffen nicht das vorliegende Bauvorhaben.

In der landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.2002 sind für den gesamten Streckenzug der Bundesstraßen B 299 und B 304 zwischen Altötting und Traunstein Maßgaben enthalten, welche in der weiteren Planung zu berücksichtigen sind. Nachfolgend sind nur die Maßgaben aufgeführt, welche für die in dieser Planfeststellung behandelte „B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1“ relevant sind:

- 1.1 Im gesamten Trassenverlauf ist auf eine möglichst natur- und landschaftsschonende Bauausführung hinzuwirken. Für unvermeidbare Eingriffe in schutzwürdige Gebiete sind Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen im Umfeld der geplanten Straße vorzusehen und in einem landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen.
- 1.2 Die Erholungsfunktion der freien Landschaft soll möglichst wenig beeinträchtigt werden. Wander-, Rad- und Reitwege sollen nicht unterbrochen oder wieder miteinander verbunden werden.

- 1.3 Die Neuverlärmung bisher unbelasteter Gebiete ist durch planerische und konstruktive Maßnahmen möglichst gering zu halten.
- 1.4 Zur Minimierung der Immissionen im Bereich von Bebauung soll die Trasse so weit wie möglich von Gebäuden abgerückt oder im Einschnitt geführt werden; erforderlichenfalls sind Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.
- 1.5 Die Inanspruchnahme von Waldflächen soll, ggf. durch geringfügige Trassenverschiebungen, weitgehend vermieden werden. Nicht zu vermeidende Waldverluste sind durch Ersatzaufforstungen auszugleichen. Für Flächenverluste im Auwald muss gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.
- 1.6 Zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen sind hofnahe Über- bzw. Unterführungen vorzusehen. Bei der Feintrassierung ist darauf zu achten, dass landwirtschaftliche Betriebe mit dem Betriebszweig „Urlaub auf dem Bauernhof“ möglichst wenig beeinträchtigt werden.
- 1.7 Beeinträchtigungen von Wasserschutzgebieten, wasserwirtschaftlichen Vorranggebieten sowie von Eigentümerwasserversorgungen sind grundsätzlich auszuschließen.
- 1.8 Bei der Querung von Gewässern, insbesondere der Alz, sind zur Gewährleistung eines schadlosen Hochwasserabflusses Verringerungen der Retentionsflächen und - soweit möglich - Einbauten im Abflussbereich zu vermeiden. Die gewässerökologischen Belange sind zu beachten; eine Verbauung von Gewässern ist grundsätzlich zu vermeiden.
- 1.9 In der Detailplanung ist das von Altlastenverdachtsflächen ausgehende Gefährdungspotential zu erfassen und zu bewerten.
- 3.2 Die Variante MT soll zur Vermeidung von Auwalddurchschneidungen und zur Sicherung von Biotopen nur bis zur bestehenden B 299 geführt und über diese südlich von Mögling an die Variante MW angebunden werden.
- 3.3 Die Anbindung der westlich gelegenen Ortsteile der Gemeinde Altenmarkt a .d. Alz über die bestehende B 304 an den Hauptort ist aufrecht zu erhalten.

2.3 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen

Die B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt (mit Aubergtunnel) ist im aktuellen Bedarfsplan 2004 für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenausbaugesetzes (FStrAbG) vom 15.11.1993 in der Fassung des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl I, 2574) im vordringlichen Bedarf enthalten.

2.4 Landesplanung

Für die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen als zentrales Ziel der Landesentwicklungspolitik (Art. 1 Abs. 1 BayLPlG) ist eine gute Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen erforderlich. Es sollen leistungsfähige Verbindungen gewährleistet werden (Art. 2 Ziffer 8 BayLPlG).

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) liegen die B 299 und B 304 auf einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Im ländlichen Raum schaffen die Entwicklungsachsen mit der Bündelung von Einrichtungen der Bandinfrastruktur besondere Standortvorteile, die den Erschließungs- und Entwicklungseffekt der einzelnen Einrichtungen nicht nur zusammenfassen, sondern vervielfachen. 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.

2.5 Regionalplan

Im geltenden Regionalplan Südostoberbayern, Stand 25.10.2005, ist der vordringliche Ausbau der B 304 und der B 299 zwischen der Bundesautobahn A 94 bei Neuötting bis Traunstein mit dem Neubau von Ortsumgehungen für Unterneukirchen, Garching a. d. Alz, Tacherting, Trostberg, Altenmarkt a. d. Alz und Traunstein sowie der Bau höhenfreier Querungen mit der Bahn als verbindliches Ziel festgelegt (B VII 3.2.3).

2.6 Linienbestimmung nach § 16 FStrG

Die Linie für den Bau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 wurde durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 16.07.2004 nach § 16 FStrG bestimmt.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 30.03.2009 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein für den Neubau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 27.04.2009 bis 27.05.2009 bei der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 10.06.2009 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind und 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 zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen:

- Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz
- Stadt Trostberg
- Stadt Traunreut
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
- Bayerischer Bauernverband, Bezirksverband Oberbayern
- Vermessungsamt Traunstein
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Polizeipräsidium Oberbayern Süd, Rosenheim
- Bezirk Oberbayern - Fachberater für Fischerei
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- E.ON Bayern AG, Steuerung Kundencenter
- Energienetze Bayern GmbH bzw. Energie Südbayern GmbH, vorher Erdgas Südbayern GmbH
- Deutsche Telekom AG, T-Com, PTI 25, Bauherrenberatungsbüro, München

- Kabel Deutschland GmbH & Co. KG
- Sachgebiet 24.1 der Regierung von Oberbayern – Höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde
- Sachgebiet 26 der Regierung von Oberbayern – Bergamt Südbayern

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 18.06.2010 anschließend.

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden am 12.07., 13.07., 14.07.,15.07. und 16.07.2010 in Altenmarkt a. d. Alz erörtert. Die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzvereinigungen und die privaten Einwender wurden von dem Termin benachrichtigt. Im Übrigen erfolgte die Benachrichtigung durch ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Die in den Erörterungsterminen mit den Verfahrensbeteiligten vereinbarten Planänderungen wurden in den Planunterlagen als Planänderung vom 15.12.2010 eingearbeitet. Das Staatliche Bauamt Traunstein legte die geänderten Planunterlagen mit Schreiben vom 16.12.2010 bei der Regierung von Oberbayern vor und beantragte, das Planfeststellungsverfahren mit den geänderten bzw. ergänzten Unterlagen in der Fassung vom 15.12.2010 fortzusetzen.

Im Wesentlichen handelt es sich um folgende technische Änderungen:

- Verringerung der Gehwehbreite (Unterlage 5, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 13)
- Verkürzung des Parallelweges zur Erschließung der Fl. Nr. 244 und Fl. Nr. 252, jeweils Gemarkung Altenmarkt (Unterlage 5, Blatt-Nr. 2, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 2, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 24)
- Wegverbreiterung im Bereich der Kurvenradien zur Verbesserung der Zufahrt zur Fl. Nr. 262, Gemarkung Altenmarkt (Unterlage 5, Blatt-Nr. 2, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 2, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 24)
- Verringerung der Gehwehbreite (Unterlage 5, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 12)
- Anlage von zwei Zufahrten zur Fl. Nr. 529/6, Gemarkung Altenmarkt (Unterlage 5a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 7, BW-Verz. lfd. Nr. 14, Unterlage 15.1a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 6)
- Anlage eines Wirtschaftsweges nördlich der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt - Dorfen zur Fl. Nr. 526, Gemarkung Altenmarkt (Unterlage 5a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 15.1a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 14, Unterlage 7, BW-Verz. lfd. Nr. 7)

Da es sich bei der Planänderung vom 15.12.2010 um Planänderungen mit einem begrenzten Umgriff handelte, wurde den betroffenen Privatpersonen durch schriftliche Mitteilung unter Zusendung der Planunterlagen nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG Gelegenheit gegeben, zu den Planänderungen bis spätestens zum 31.01.2011 bei der Regierung von Oberbayern Einwendungen zu erheben und darauf hingewiesen, dass verspätete Einwendungen gegen die Planänderung ausgeschlossen sind.

Ferner hat uns der Vorhabensträger gleichzeitig die aufgrund faunistischer Nachuntersuchungen erfolgten Ergänzungen der Planunterlagen Teil: Landschaftspflege mit Roteintragung vom 15.12.2010 vorgelegt, mit denen er auf die naturschutzfachlichen Einwände im Anhörungsverfahren reagiert hat. Darin enthalten sind im Wesentlichen zwei weitere FFH-Verträglichkeitsabschätzungen für die FFH-Gebiete Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland (Unterlage 12.1, ifuplan 2010a) sowie Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ (Unterlage 12.2, ifuplan 2010b) sowie neuere artenschutzrechtliche Ermittlungsergebnisse zu dem vom Bauvorhaben betroffenen Arteninventar und der speziellen artenschutzrechtlichen

Prüfung (Unterlage 14, ifuplan 2010f, Erfassung der Amphibienwanderungen über die B 299 nördlich Altenmarkt a. d. Alz, ifuplan 2010c, Erfassung von Fledermäusen an den geplanten Tunnelportalen im Hangleitenwald nordwestlich Altenmarkt a. d. Alz, ifuplan 2010d, Erfassung potentieller Habitatbäume für Fledermäuse und höhlenbrütende Vögel auf Rodungsflächen an den geplanten Tunnelportalen im Hangleitenwald nordwestlich Altenmarkt a. d. Alz, ifuplan 2010e).

Dazu wurde folgenden Trägern öffentlicher Belange und anerkannten Naturschutzvereinigungen unter Zusendung der ergänzten Planunterlagen mit Schreiben vom 21.12.2010 noch einmal Gelegenheit gegeben, zu diesen Ergänzungen bis spätestens 31.01.2011 bei der Regierung von Oberbayern unter Hinweis auf die Ausschlussfrist Stellung zu nehmen:

- Landratsamt Traunstein
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V.
- Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern – Höhere Naturschutzbehörde

Zu den geänderten bzw. ergänzten Planunterlagen vom 15.12.2010 gingen Stellungnahmen des Landratsamtes Traunstein, des Sachgebietes 51 der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, des Bund Naturschutz in Bayern e. V. sowie des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. ein. Im Übrigen wurden keine Einwendungen gegen die Planänderung bzw. Ergänzung vom 15.12.2010 erhoben.

In seinem Schreiben vom 27.01.2011 hat der Bund Naturschutz in Bayern e. V. erstmalig die naturschutzfachlichen Unterlagen und Untersuchungsergebnisse hinsichtlich einzelner streng geschützter Arten angegriffen.

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat sich in seiner Stellungnahme vom 27.01.2011 unter anderem auf das Schreiben des Bund Naturschutz in Bayern e. V., insbesondere auf dessen Ausführungen zum speziellen Artenschutz, bezogen, ohne dieses Schreiben als Anlage beizufügen.

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich der Vorhabensträger mit Schreiben vom 11.03.2011 anschließend. Ein weiterer Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Satz 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das trifft auf den hier geplanten Neubau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 zu.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Bauvorhabens 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 nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 WHG kann die Regierung von Oberbayern jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von § 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.

Zu den geänderten bzw. ergänzten Planunterlagen vom 15.12.2010 gingen Stellungnahmen des Landratsamtes Traunstein, des Sachgebietes 51 der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, des Bund Naturschutz in Bayern e. V. sowie des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. ein. Ein weiterer Erörterungstermin musste nicht durchgeführt werden. Eine Verpflichtung hierzu ergibt sich weder aus den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes, der Naturschutzgesetze noch des europäischen Rechts. Nach § 17a Nr. 7 Satz 3 FStrG kann von einer Erörterung bei einer Planänderung im Regelfall abgesehen werden. Die verbindliche Verpflichtung zur Durchführung eines Erörterungstermins sieht auch Art. 73 Abs. 8 Satz 1 BayVwVfG nicht vor (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99, juris, Rn. 23). Soll ein bereits ausgelegter Plan geändert werden, bedarf es grundsätzlich keines erneuten Erörterungstermins, sondern allenfalls einer neuen Anhörung. Die technischen Planänderungen vom 15.12.2010 sind tatsächlich von geringfügigem Umfang und der Vorhabensträger ist dadurch den Forderungen von privaten Einwendern nachgekommen. Einwendungen gegen diese technischen Änderungen wurden nicht erhoben. Alle diese Änderungen haben entweder keine oder lediglich geringfügige Auswirkungen auf die Planung. Die Gesamtkonzeption des Bauvorhabens wurde dadurch in keiner Weise berührt. Die überarbeiteten naturschutzfachlichen Unterlagen enthielten zwar neue Erkenntnisse und Bewertungen hinsichtlich der Auswirkungen des Bauvorhabens, insbesondere im Hinblick auf den FFH-Gebietsschutz und die Auswirkungen auf einzelne streng geschützte Arten. Aber auch hier bestand vorliegend keine mündliche Erörterungspflicht hinsichtlich der im Rahmen dieser Planänderung ergänzten Unterlagen, da das Bauvorhaben selbst dadurch ebenfalls nicht geändert wurde und dessen Identität und Gesamtkonzept gänzlich unangetastet blieb. Eines neuen Erörterungstermins bedarf es nur dann, wenn die Planänderungen insgesamt so weitreichend sind, dass sie im Ergebnis zu einem neuen Bauvorhaben führen. Davon kann keine Rede sein, wenn - wie vorliegend - das Gesamtkonzept davon nicht berührt wird. Zudem haben wir den im Verfahren bisher beteiligten anerkannten Naturschutzvereinigungen entsprechend Art. 73 Abs. 8 S. 1 BayVwVfG i. V. m. § 17a Nr. 6 FStrG noch Gelegenheit gegeben, zu den naturschutzfachlichen Ergänzungen Stellung zu nehmen. Dies ist auch geschehen. Wir haben die Durchführung eines Erörterungstermins darüber hinaus auch für unzweckmäßig erachtet. Die entscheidungsrelevanten Auswirkungen der punktuellen Veränderungen und Ergänzungen konnten nach unserer Einschätzung anhand der Planunterlagen des Vorhabensträgers und der eingegangenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen sicher erkannt werden, ohne dass ein Erörterungstermin darüber hinausgehende Tatsachen und Erkenntnisse hätte erbringen können. Die Stellungnahmen bzw. Einwendungen enthielten keine naturschutzfachlichen Erkenntnisse, die Veranlassung gegeben hätten, die Problematik vertieft in einem Erörterungstermin zu behandeln. Im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit und dem neu in die landschaftspflegerische Begleitplanung integrierten Themenbereich hinsichtlich einzelner Arten enthalten die eingegangenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen keine gänzlich neuen Gesichtspunkte, die der Planfeststellungsbehörde bisher unbekannt waren oder Anstoß zu einer vertieften Erörterung gegeben hätten. Im Wesentlichen hat insbesondere der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. wie schon bisher die Untersuchungen und Schlussfolgerungen des Vorhabensträgers als im gesamten Umfang unzureichend kritisiert und dem eigene gegenteilige Rechts- und Fachmeinungen gegenüber gestellt.

Die rechtliche Bewertung der Eingriffe in Bezug auf den Artenschutz und die naturschutzfachliche Eingriffsregelung obliegt jedoch der Planfeststellungsbehörde, ohne dass hierfür eine mündliche Erörterung notwendig wäre. Im durchgeführten Erörterungstermin wurde zudem umfassend seitens der Verfahrensbeteiligten zu den naturschutzfachlichen Themen vorgetragen und die geänderten Umweltunterlagen trugen den vorgetragenen Bedenken mittels weiterer naturschutzfachlicher Ermittlungen gerade Rechnung.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Der Bau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 gehört nicht zu den Straßenbaumaßnahmen, für die nach § 17 Satz 1 FStrG i. V. m. § 3b Abs. 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes -UVPG- i. V. m. Nr. 14.3, 14.4 oder 14.5 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) obligatorisch ist. Nach Anlage 1 zum UVPG handelt es sich bei dem Bauvorhaben um den Bau einer sonstigen Bundesstraße (Verlegung einer bestehenden Bundesstraße mit einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km). Nach Nr. 14.6 der Anlage 1 zum UVPG ist jedoch für den Bau einer "sonstigen Bundesstraße" eine UVP nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG vorgeschrieben, wenn eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles ergibt, dass das Bauvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Der Bau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 fällt unter diese Kategorie, da nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der Kriterien laut Anlage 2 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen offensichtlich nicht ausgeschlossen werden können. Die UVP (Unterlage 11) ist nach § 2 Abs. 1 UVPG unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17 Abs. 3b FStrG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG vom 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99, juris). Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99, juris; BVerwG vom 25.01.1996, Az. 4 C 5/95, juris). Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99 m. w. N., juris).

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommende Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften Alternativen und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe unter besonderer Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 Satz 1 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Hinsichtlich möglicher Planungsvarianten verweisen wir auf die Ausführungen unter C.2.1.5 dieses Beschlusses.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben ist unter B.1 dieses Beschlusses und den Unterlagen 1 und 11 näher beschrieben. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Das Untersuchungsgebiet liegt in den naturräumlichen Haupteinheiten Alzplatte und Inn-Chiemsee-Hügelland. Die naturräumlichen Untereinheiten Mittleres Alztal, Altmoränen- und Schotterlandschaft links der Alz und Unteres Trauntal sind von der Planung betroffen. Das Untersuchungsgebiet gliedert sich im Wesentlichen in die drei Bereiche Alzaue mit Alz, ausgeleiteten Kanälen und ihren gewässerbegleitenden Gehölzen und Auenwäldern, der waldbestandenen Hangleite und der im Westen des Plangebietes an die Hangleite anschließende Hochebene.

Entsprechend den geologischen Ausgangsmaterialien sind in der Alzaue Parabraunerde, Braunerde- Pararendzina und braungraue bis graubraune Auenrendzina anzutreffen. An der Hangleite kommen Syrosem- und Pararendzina, Braunerde, Pelosol, örtlich auch Gley-Braunerde bzw. kalkgründige Gleye vor, auf der Hochterrasse haben sich Braunerde aus Lößlehm und Pseudogley-Braunerde ausgebildet.

Am Fuße der Hangleite, im nördlichen Teil des Plangebietes parallel zur B 299, befindet sich ein Quellhorizont mit mehreren Sickerquellfluren und Quellrinnsalen am Hangfuß. Die Quellen in diesem Hang haben in Verbindung mit starken Regenfällen im Mai/Juni 2006 zu mehreren Murenabgängen geführt, welche die Bundesstraße überschüttet haben. Zum Schutz der bestehenden Bundesstraße wurde linksseitig ein Steinwall auf einem Kieslager mit einem davor liegenden Sickergraben errichtet. Im Sickergraben verläuft eine Drainagelängsleitung. Über die Drainageleitung bzw. den Sickergraben wird das Hangwasser aus den Hangflächen gesammelt und über Rohrleitungen unter der Straße hindurch freiflächig in die östlich der Bundesstraße gelegenen Flächen abgeführt. Dieses Entwässerungssystem bleibt bestehen bzw. wird an die neuen Gegebenheiten angepasst. Laut Auskunft des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein befindet sich nordöstlich der Baumaßnahme in einem Abstand von ca. 80 m nach dem Bauende bei B 299 (Abschnitt 3320_Station 1,560, in Fahrtrichtung Nord, rechte Seite) auf dem Grundstück mit der Fl. Nr. 273, Gemarkung Altenmarkt, eine Altlastenverdachtsfläche (Altlastenkataster Nr. 189089). Die Altlastenverdachtsfläche wird von dem Bauvorhaben nicht berührt.

Als potenzielle natürliche Vegetation (pnV) wären im Plangebiet der Ortsumfahrung Altenmarkt Waldmeister-Buchenwälder mit Fichten auf der Hochterrasse der Alzplatte und außerhalb der Flußauen, Buchen-Mischwälder mit Fichten auf den Hangleiten, Ahorn-Eschen-Auenwald im Tal der Alz und der Traun, Grauerlen-Auenwald in regelmäßig überschwemmten Bereichen und Silberweiden-Auenwald unmittelbar flussbegleitend zu erwarten.

Der Ortskern der Gemeinde Altenmarkt befindet sich im östlichen Bereich des Plangebietes. Der Siedlungsbereich wird im Norden und im Nordosten begrenzt durch die Flussläufe der Alz und der Traun. Weitere Siedlungsbereiche sind der Ortsteil Dorfen auf der Hochebene sowie das südlich von Dorfen an der B 304 gelegene Gewerbegebiet von Altenmarkt. Im Plangebiet verstreut liegen diverse Einzelgehöfte, Kraftwerke (Angermühle) und der Bau- und Wertstoffhof.

Die Landschaft ist durch land- und forstwirtschaftliche Nutzungen unterschiedlicher Intensität gekennzeichnet. Intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen konzentrieren sich im Plangebiet vornehmlich auf die Hochfläche nördlich der Siedlung Dorfen. Hier überwiegen ackerbaulich genutzte Flächen. Weitere größere, meist als Intensivgrünland genutzte Flächen, befinden sich im Tal der Alz. Forstwirtschaftliche Nutzungen existieren vor allem im Bereich des Hangleitenwaldes westlich der geplanten Trasse und im

nördlichen Teil des Plangebietes zwischen dem Möglinger Mühlbach und der B 299. Auf der Hangleite stocken größtenteils naturnahe Buchenmisch- und montane Fichten-Buchenwälder mit Einsprengseln aus Fichtenforsten. Am Fuße der Hangleite westlich der B 299 kommen, z. T. auch unter dem Einflussbereich eines Quellhorizontes, eschenreiche Feucht-Hangwälder teils mit Seggenrieden-Ausbildungen vor. Östlich von diesem Quellhorizont und in seinem Einflussbereich befindet sich östlich der B 299 ein naturnahes Auenwäldchen mit mesotrophen Weihern und verbindenden Bächen und Gräben.

Beeinträchtigungen der innerörtlichen Freiraumnutzung und der Wohnqualität in Altenmarkt bestehen durch den massiven Durchgangsverkehr auf den Bundesstraßen B 304 und B 299. Diese Verkehrsbelastung bewirkt auch eine mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope außerhalb der Siedlungsbereiche durch den Eintrag von Schadstoffen sowie eine Störwirkung für die im Gebiet nachgewiesenen Vogel- und Fledermausarten. Die B 304 stellt im nördlichen Teil des Plangebietes eine Barrierewirkung für Amphibien dar, die von den Laichgewässern östlich der B 304 in die Hangleitenwälder zurückwandern wollen.

Einen naturschutzrechtlichen Schutzstatus weisen die nach § 30 BNatSchG geschützten Flächen, die FFH-Gebiete Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“, Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland, Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ und das SPA-Gebiet DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“ sowie das Landschaftsschutzgebiet „Oberes Alztal“ auf. Schutzwald nach Art. 10 BayWaldG ist am Alzufer östlich von Thalham und im Bereich zwischen den Alzbrücken der B 299 und der B 304 ausgewiesen.

Die Feuchtgebiete beidseitig der B 299 werden als Jahreslebensräume von Amphibien genutzt. Als geschützte Arten sind Gelbbauchunke, Grasfrosch und Springfrosch als kleine bis sehr kleine Populationen nachgewiesen. Eine funktionale Beziehung dieser Feuchthabitate zu dem Weiher auf der Hochebene westlich der Hangleite besteht nicht (ifuplan 2010c). Den Wäldern auf den Hangleiten und den baum- und gehölzbestandenen Flächen im Alztal kommt v. a. für in Bayern nicht gefährdete Fledermausarten (z. B. Kleine Bart-, Zwerg- und Wasserfledermaus) eine sehr hohe Bedeutung als Fledermaushabitate (ifuplan 2010d) zu. Der Waldrand dient hingegen vielen Fledermausarten als Vernetzungskorridor bzw. Wanderroute. Belegt sind Vorkommen der geschützten Arten Kleine Bartfledermaus, Wimperfledermaus, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus und Mopsfledermaus (ifuplan 2010d). Im engeren Untersuchungsgebiet (150 m Abstand von der Trasse) sind die auf der Roten Liste stehenden Vogelarten Grünspecht, Dohle, Goldammer und Feldsperling nachgewiesen worden. Die Hangleitenwälder weisen in diesem Umgriff den größten Habitatwert für die Brutvogelgemeinschaft auf und sind als bedingt wertvoll einzustufen.

Die Alz (Gewässer 1. Ordnung) ist in die Gewässergüteklasse II eingestuft. Als Abfluss des Chiemsees weist die Obere Alz einige Besonderheiten wie den für einen Voralpenfluss untypischen Charakter eines sommerwarmen Flusses mit relativ ausgeglichenem Niedrig-/Hochwasser-Verhältnis und fehlendem Geschiebetransport auf. Die Alz ist im Ortsbereich von Altenmarkt ein regulierter, verbauter Fluss mit befestigten Ufern. Die Ausprägung einer natürlichen Auendynamik fehlt. Die Alz wird von mehreren Ausleitungskanälen begleitet (Laufenauer Mühlbach, Möglinger Mühlbach, Mühlenkanal), die für die Stromerzeugung genutzt werden. Im Norden des Untersuchungsgebietes verlaufen von kleinen Hangquellen gespeiste Quellwassergräben, die östlich der B 299 flache perennierende Tümpel und Fischteiche speisen. In dem Auwäldchen des Möglinger Mühlbachs verlaufen weitere Gräben. Der Grundwasserflurabstand im Plangebiet ist nach den Bodentypen zu schließen meist weit mehr als 2,0 m unter Flur, lediglich im Süden des Plangebietes kommen grundwasserbeeinflusste kalkgründige Gleye mit einem Grundwasserabstand von weniger als 1,0 m unter Flur vor. Im Auberg wurden durch die geologische Erkundung schwebende Schichtwasservorkommen festgestellt, die teilweise über der geplanten Tunnelsohle liegen. Ein direkter Zusammenhang mit dem Grundwasserleiter besteht nicht.

Für die örtliche Naherholung werden vor allem die flussbegleitenden Wege entlang der Alz und der Fußweg auf den Auberg genutzt. Im Sommer stellen die Bade- und Freizeitgelegenheiten an der Alz (Liegewiese Laufenau) einen großen Anziehungspunkt dar.

Im Plangebiet befinden sich zwei Bodendenkmäler (Burgstall des Mittelalters, Abschnittsbefestigung des Mittelalters und mehrere Baudenkmäler (Unterlage 10.1, Tabelle 1). Ein besonderer Anziehungspunkt in Altenmarkt ist u. a. die im Jahr 1156 gegründete Stiftskirche Baumburg.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Die vollständige Vermeidung bau- und anlagebedingter Wirkungen der Straßenbaumaßnahme ist nicht möglich. Die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Schutz werden nachfolgend kurz erläutert und in den Maßnahmenblättern in der Anlage 3 der Unterlage 10 ausführlich beschrieben. Die Maßnahmen sind im Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Unterlagen 10.2 und 10.2a) dargestellt.

Im Zuge des Planungsprozesses der Ortsumfahrung Altenmarkt wurden folgende Optimierungen durchgeführt:

- Wahl einer Tunnellösung zur Vermeidung von Biotopverlusten und erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in Hangleite und Auwald der Alz.
- Bestandsorientierter Ausbau der B 299 und Verzicht auf eine Querung des Möglinger Mühlbachs nördlich Altenmarkts.

Zur Minimierung von Beeinträchtigungen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen und der B 299 alt.
- Sammlung und Vorreinigung des anfallenden Oberflächenwassers (Fahrbahnwasser aus dem Tunnel, Straßenwasser) soweit erforderlich. Einleitung entweder über eine Sickerfläche in den Untergrund oder Abgabe in leistungsfähige Vorfluter.
- Verwendung von Überschussmassen aus dem Tunnelausbruch soweit als möglich im Baustellenbereich zur Schüttung von Straßenböschungen und landschaftsgerechten Geländemodellierung.
- Wiederherstellung vorübergehend für die Baumaßnahme (Lager-, Baueinrichtungsflächen und Baustraßen) in Anspruch genommener land- und forstwirtschaftlicher Nutz- und Wegeflächen.
- Durchführung erforderlicher Rodungsarbeiten in Waldflächen oder Gehölzbeständen außerhalb der Laich-, Brut- und Vegetationszeit (nach Art. 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG von 01. März bis 30. September, Rodungszeiten für Fledermäuse September/Oktober).
- Durchführung verschiedener Schutzmaßnahmen (u. a. zum Schutz von Biotopflächen und von Gehölzen) zur Minimierung baubedingter Beeinträchtigungen.
- Durchführung verschiedener Schutzmaßnahmen für geschützte Artenpopulationen (u. a. insektenschonende Tunnelbeleuchtung, Schutz von Fledermäusen an den Tunnelportalen).
- Durchführung verschiedener, landschaftsgerechter Gestaltungsmaßnahmen auf den Böschungsflächen und Straßennebenflächen (inkl. Sickerfläche) zur Reduzierung von visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch Fahrbahn, Bauwerke und den fließenden Verkehr und weitest möglicher Einbindung der Straße in die umgebende Landschaft.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

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

2.1.4.1 Schutzgut Menschen

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf das Wohnen und die Erholung geprüft. Wirkungen können sich hauptsächlich aufgrund von Lärmstörungen, Schadstoffen in der Luft und optische Störungen ergeben.

2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

Während der Bauphase entstehen bedingt durch die Bau- und Transportarbeiten Beeinträchtigungen der Wohnfunktion einzelner Gebäude in Altenmarkt und Dorfen durch Lärm- und Kfz-Emissionen der Baufahrzeuge und Erschütterungen bei Bauarbeiten.

Durch den Bau des Aubergtunnels wird anlagebedingt durch die etwas nördlich verlagerte B 304 vor dem Westportal die Fläche einer bestehenden Kleingartenanlage überbaut. Gebäude werden durch die Bauwerke nicht in Anspruch genommen. Die Zufahrt zum Westportal kann, trotz eines um ca. 20 m größeren Abstandes der neuen Trasse, aufgrund der Höhe und Lage der Straßenböschung eine optische Beeinträchtigung für ein nahe gelegenes Wohnhaus darstellen.

Laut Verkehrsprognose für das Jahr 2025 kommt es auf der B 299 Richtung Altötting durch das geplante Vorhaben im Bereich Schneeweiseck und Alz zu einer betriebsbedingten Zunahme der Verkehrsbelastung um ca. 18 % von bislang 15.600 Kfz/24h (Prognose-Nullfall 2025) auf 18.100 Kfz/24h (Prof. Dr. Ing. Kurzak 2008, Prognose-Planfall 2025). Für die in diesem Bereich liegenden Wohngebäude ergibt sich daraus eine geringe Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung. Eine weitere geringe Erhöhung der Lärmbelastung (rd. 1 dB(A) am Tag und in der Nacht) ist im Zuge des 1. Bauabschnittes der Ortsumfahrung Altenmarkt im Bereich der Trostbergerstraße zwischen Schneeweiseck und der Alz zu erwarten.

Als Entlastungswirkung kommt es auf der B 304 alt zwischen Schneeweiseck und Überführung der neuen B 304 in Richtung Wasserburg zu einer Abnahme der Verkehrsbelastung um ca. 87 %. Nach der Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2025 reduziert sich für diesen Streckenabschnitt die Verkehrsbelastung von 9.800

Kfz/24h auf eine Belastung von 1.300 Kfz/24h. Die Verkehrsführung im Tunnel und das Abrücken der Bundesstraßen um bis zu 80 m von der bestehenden Bebauung bewirken eine weitere Abnahme der Lärmbeeinträchtigung und der Schadstoffimmission an den derzeit straßennah gelegenen Wohngebäuden und Gartengrundstücken. Für Anwesen im Bereich der Wasserburger Straße (Ortsdurchfahrt) ist durch das Bauvorhaben eine Senkung des Lärmpegels um bis zu 11 dB(A) am Tag und ca. 12 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Negative Auswirkungen, die aus der unmittelbaren Lage der Anwesen an der Bundesstraße resultieren werden ebenfalls wesentlich verringert. Mit der Tunnelführung und der geplanten Bepflanzung der Straßennebenflächen werden bestehende visuelle Beeinträchtigungen durch die Bundesstraßen vermindert.

2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Während der Bauphase ist mit Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch Lärm-, Abgas- und Staubemissionen zu rechnen. Neben den Emissionswirkungen wird das Landschaftsbild vorübergehend durch die Baustelle visuell beeinträchtigt. Die ortsgebundene Erholung in den Wohngebieten bei Dorfen kann durch den mit den Bautätigkeiten verbundenen Lärm und durch Erschütterung, insbesondere an der Tunnelbaustelle mit Abtransport des Ausbruchmaterials, beeinträchtigt werden. Betroffen davon ist v. a. der Fußsteig über den Auberg nach Dorfen. Dauerhafte Beeinträchtigungen durch den Straßenneubau entstehen dagegen nicht.

Im Bereich des Fußpfads auf den Auberg ist eine betriebsbedingte Zunahme der Lärmbeeinträchtigung etwa auf den ersten 100 m zu erwarten, da der Pfad dicht oberhalb des Nordportals vorbeiführt.

Der Rückgang des Verkehrsaufkommens auf der B 304 alt im Bereich ab der Einmündung Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen stellt eine geringere Verkehrslärmbelastung für den oberhalb verlaufenden Fußpfad über den Auberg dar.

2.1.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen wurde hinsichtlich des Lebensraumverlusts, der Arealverkleinerung, der Trennwirkung und der Immissionsbelastung untersucht.

Vorübergehende, unmittelbare Beeinträchtigungen durch baubedingte Flächeninanspruchnahme treten im Bereich der Tunnelportale und der Versorgungsleitungen auf. Davon wird der Biotoptyp mesophiler Laubmischwald in einer Größenordnung von 0,02 ha, lineares Gewässer-Begleitgehölz in einem Umfang von 0,01 ha und artenreiches Extensivgrünland in Höhe von 0,003 ha betroffen. Weitere 1,28 ha Fläche, die nicht biotopwertige Bestände darstellen, werden vorübergehend in Anspruch genommen.

Das geplante Bauvorhaben führt zu einem anlagebedingten dauerhaften Verlust durch Überbauung, Versiegelung oder verlustgleicher Verkleinerung von Biotoptypen wie mesophilem Mischwald, sonstigem Feuchtwald, Nasswiesen, feuchten Hochstaudenfluren, Landröhricht, naturnahen Hecken und artenreichem Extensivgrünland in einem Umfang von 0,58 ha. Daneben verbleiben nicht quantifizierbare Beeinträchtigungen durch Barriere- und Isolationswirkungen von Amphibienpopulationen zwischen Hangleite und Auwald des Möglinger Baches. Weitere 0,83 ha Fläche, die nicht Biotope darstellen, werden durch Versiegelung in ihrem Lebensraumtyp oder ihrer Flächennutzung dauerhaft verändert.

Mittelbare betriebsbedingte Beeinträchtigungen der o. g. Biotope durch Nährstoff- oder Schadstoffeinträge entstehen auf einer Fläche 0,79 ha. Durch die Störwirkungen entlang der Neubaustrecke werden im Umfang von ca. 0,87 ha Jagd- und Nahrungshabitate verschiedener Fledermausarten betroffen.

Durch die Verringerung der Verkehrsbelastung auf den weniger befahrenen Streckenabschnitten der B 304 alt und der B 299 alt werden mittelbare Beeinträchtigungen von Biotoptypen in einer Größenordnung von 0,32 ha verringert. Der Aubergtunnel bewirkt den weitgehenden Rückgang straßenbedingter Barrierewirkungen

im Bereich zwischen der Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen und dem Ortsrand Altenmarkts.

2.1.4.3 Schutzgut Boden

Der Boden hat Bedeutung als lebendes Substrat, als Träger landschaftsökologischer Leistungen und als wesentlicher landwirtschaftlicher Produktionsfaktor. Daneben erfüllt er eine wichtige Filterfunktion. Schutzziel ist die Abwehr schädlicher Bodenveränderungen und die Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf den Boden. Als wesentliche Folge der zu errichtenden Verkehrsflächen können ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung auftreten. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen.

Vorübergehende baubedingte Beeinträchtigungen durch Überschüttung mit Aushubmaterialien, Verdichtung durch Baufahrzeuge treten im Bereich des Brückenbauwerks und der Tunnelportale, von Lager- und Zwischenlagerflächen sowie durch Baustraßen, Arbeitsbereiche und Leitungsbau auf. Insgesamt werden dadurch Flächen im Umfang von 1,43 ha betroffen.

Der gesamte Flächenbedarf für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen beträgt 6,49 ha. Die geplante Maßnahme führt anlagebedingt zu einem dauerhaften Verlust von Boden mit allen Bodenfunktionen durch Neuversiegelung in einem Umfang von 1,78 ha. Landwirtschaftlich genutzte Flächen und Waldflächen werden davon jeweils in einem Umfang von 0,68 ha betroffen. Bestehende Wege- und Straßenflächen (einschließlich Grünflächen) werden im Umfang von ca. 0,89 ha wieder für Verkehrsflächen genutzt. Durch Überbauung mit Böschungsflächen werden weitere Bodenflächen im Umfang von 1,57 ha in Anspruch genommen, deren ursprüngliche Bodenfunktionen dadurch verändert werden.

Durch die Emission von Kfz-Abgasen, Reifen- und Bremsabrieb, Schmiermittel, Streusalz, etc. werden über die Verfrachtung mit der Luft oder über das Straßenwasser betriebsbedingt Schadstoffe in die angrenzenden Böden eingetragen. Der überwiegende Teil dieser Schadstoffe wird im Nahbereich der Straßen gelagert.

Durch die Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen können verlorengegangene Bodenfunktionen in einem gewissen Umfang wiederhergestellt werden. Entsiegelungen entstehen im Bereich der nicht mehr benötigten Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen und der nicht mehr benötigten B 299 mit insgesamt ca. 0,2 ha.

2.1.4.4 Schutzgut Wasser

Schutzziel ist der Erhalt, die Erneuerung und nachhaltige Sicherung der Wassermenge und -güte der ober- und unterirdischen Gewässer. Im Hinblick auf die Grundwasserneubildung aus Niederschlägen sind alle unversiegelten und nicht überbauten Flächen von hoher Bedeutung. Das Schutzgut Wasser wurde hinsichtlich der Betroffenheit von Oberflächengewässern und dem Berg- und Grundwasser untersucht.

2.1.4.4.1 Oberflächengewässer

Während der Bauphase kann laut geologischem Gutachten von Müller + Hereth (2005) in geringem Umfang drainiertes Schichtwasser aus dem Tunnelvortrieb anfallen und die Einleitung des Bergwassers in Vorfluter erforderlich machen. Aufgrund der gewählten Ausbruchsmethode ist jedoch in der Regel nicht mit Verunreinigungen des Bergwassers zu rechnen, so dass die Einleitungen als unerheblich einzustufen sind.

Das anfallende Bergwasser wird maßgeblich am Nordportal des Aubergtunnels auf einer Sickerfläche dem natürlichen Grundwasserhaushalt zugeführt (teilweise am Westportal Einleitung in den Vorfluter „Rabendener Bach“). Das Oberflächenwasser der Fahrbahn

und der unbefestigten Seitenstreifen wird in Dammbereichen breitflächig über die Böschung abgeleitet und versickert. Überall dort, wo das anfallende Oberflächenwasser (Straßenwasser, Fahrbahnwasser aus dem Tunnel) gesammelt werden muss, wird dieses nach Vorreinigung entweder in leistungsfähige Vorfluter eingeleitet oder über eine Versickerfläche in den Untergrund abgegeben.

Die Quellwasser führenden Gräben im Nordteil der B 299 können betriebsbedingt durch die Ableitung von Fahrbahnwasser mit Salz- und Schadstofffrachten belastet werden. Diese Belastung besteht bereits derzeit. Beeinträchtigungen durch Straßenwasser sind aufgrund der vorgesehenen Vorreinigung in nicht erheblichem Umfang zu erwarten.

Aufgrund der geringeren Verkehrsmenge, die auf der Wasserburger Straße die Alz quert, ist mit einem Rückgang verkehrsbedingter Immissionen in die Alz zu rechnen.

2.1.4.4.2 Grundwasser

Baubedingt sind vorübergehende Ableitungen von Schichtwasserleitern im Bereich des Aubergtunnels möglich. Im geologischen Gutachten (Müller + Hereth 2005) wird mit einem Wasseranfall von bis zu 5 l/s je 50 m Vortrieb gerechnet.

Durch das Tunnelbauwerk ist eine dauerhafte Ableitung von Bergwasser zu erwarten. Das Bergwasser wird größtenteils auf der Sickerfläche am Nordportal dem Grundwasser zugeführt.

Betriebsbedingte Grundwasserbeeinträchtigungen können prinzipiell bei Unfällen mit einem Abfließen wassergefährdender Stoffe (Tanklastzüge, Gefahrguttransporte) in Bereichen mit oberflächennahem Grundwasser entstehen. Diese Gefahr besteht bereits derzeit. Im Havariefall im Tunnel werden die wassergefährdenden Stoffe durch das Rückhalte- und Havariebecken (20 m³ bzw. 100 m³) zurückgehalten.

Entlastungswirkungen für das Grundwasser sind nicht zu erwarten.

2.1.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie den meteorologischen Bedingungen, fotochemischen und physikalisch-chemischen Umwandlungsprozessen, der Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich.

Während der Bauphase werden vorübergehende, nicht erhebliche Beeinträchtigungen der Luftqualität durch die Emissionen der Baufahrzeuge sowie Staubemissionen entstehen.

Die geplanten Straßen verursachen einen anlagebedingten Verlust filternder und bioklimatisch wirksamer Waldflächen auf ca. 0,9 ha, was eine Beeinträchtigung der klimatischen Ausgleichsfunktion dieser Wälder zur Folge hat.

Zwischen der steil ansteigenden Hangleite und den bis zu 7,0 m hohen Straßenböschungen vor dem West- und Nordportal kann es zur Bildung kleiner Kaltluftstaus kommen. Damit verbunden sein kann eine Behinderung der Frischluftbahn von der Hangleite am Westportal in die südlich gelegenen Flächen. Eine großräumige Beeinträchtigung von Frischluftabflüssen, Kaltluftbildungen und -abflüssen ist aber nicht zu erwarten.

Der Straßenverkehr wird eine betriebsbedingte dauerhafte Beeinträchtigung der Luftqualität im Nahbereich der B 304/B 299 verursachen, die den bisherigen Belastungen an der bestehenden B 299 und B 304 entspricht. Durch die Tunnellüftung wird es nicht zu einer Summenüberschreitung der festgelegten Schadstoffgrenzwerte kommen. Die numerische Ausbreitungsrechnung zeigt einen überwiegend positiven Effekt auf die Immissionssituation der nächst gelegen Anrainer, da weite Strecken entlang der B 304 nach Wasserburg eine deutliche Entlastung erfahren. Laut Gutachten werden die

maßgebenden Schadstoffgrenzwerte für NO_2 sowie für die Feinstaubbelastung PM_{10} nicht erreicht bzw. überschritten (ZAMG 2010).

Im Bereich der geringer befahrenen Straßenabschnitte der B 304 alt und im innerörtlichen Bereich von Altenmarkt wird die bisherige, straßenverkehrsbedingte Beeinträchtigung der Luftqualität zurückgehen.

2.1.4.6 Schutzgut Landschaft

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

Während der Bauphase ist baubedingt mit vorübergehenden, visuellen Beeinträchtigungen der Landschaft durch die ungeschützt einsehbare Baustelle sowie die mit den Bautätigkeiten verbundenen Maschinen- und Fahrzeugbewegungen zu rechnen.

Der geplante Neubau bedeutet eine anlagebedingte visuelle Beeinträchtigung der relativ strukturarmen Landschaft, die bereits durch die vorhandene Straße betroffen ist.

Durch den laufenden Verkehr entsteht neben der baulichen Anlage eine betriebsbedingte Beeinträchtigung der Landschaft. Diese Beeinträchtigung besteht bereits durch die vorhandenen Straßen.

Der Rückbau verschiedener Streckenabschnitte der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen und B 299 alt bewirkt eine Entlastung des Landschaftsbildes. Die Streckenführung im Aubergtunnel stellt eine Verminderung der sichtbaren Straßenfläche und des Kfz-Verkehrs dar. Die verringerte Verkehrsstärke auf dem Streckenabschnitt der Wasserburger Straße östlich der Neubaustrecke bewirkt eine geringere visuelle Beeinträchtigung aufgrund der geringeren Fahrzeugdichte.

2.1.4.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Ziele sind der Erhalt von Baudenkmälern und Ensembles und sichtbarer wie nicht sichtbarer Bodendenkmäler sowie der Erhaltung der historisch gewachsenen Kulturlandschaft und sonstiger Sachgüter wie die im Untersuchungsgebiet vorkommende Infrastruktur und die Land- und Forstwirtschaft. Durch das Bauvorhaben sind keine Wirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter zu erwarten. Die Reduzierung des Verkehrsaufkommens in Altenmarkt a. d. Alz bewirkt eine Verringerung von Erschütterungen und Schadstoffeinwirkungen für die Bausubstanz entlang der Ortsdurchfahrt.

2.1.5 Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz-, Kompensations-, CEF-Maßnahmen

Die in der Planfeststellung festgesetzten Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die Beeinträchtigungen der Schutzgüter weitgehend. Dennoch verbleiben Beeinträchtigungen in mehrere der betroffenen Biotoptypen, die einen Bedarf an Kompensationsmaßnahmen auslösen. Im landschaftspflegerischen Begleitplan werden als Kompensationsmaßnahmen zwei Ausgleichflächen mit insgesamt 2,05 ha Fläche vorgesehen, durch die eine Kompensation der entstehenden Eingriffe möglich ist. Eine der Ausgleichsflächen umfasst die Neubegründung von artenreichem, standortheimischem Laubwald mit einem gestuftem Waldmantel, auf der anderen erfolgt die Entwicklung von Extensivgrünland frischer-feuchter Standorte mit Erweiterung des vorhandene Weihers sowie Pflanzung von Röhrichten, Hochstauden-fluren und Laubgebüschen. Zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität für streng geschützte Tierarten wird zudem in der Planung eine Verbesserung des

Lebensraumangebots für Fledermäuse und bestandsgefährdete höhlenbrütende Vogelarten durch Außer-Nutzung-Stellung von mindestens 14 hiebsreifen Laubgehölzen (Buchen, Eichen, Ahorn etc.) und das Aufhängen von 21 Fledermauskästen, zwei Großhöhlen- und sechs Normalkästen vorgesehen (CEF-Maßnahme).

2.1.6 Wechselwirkungen

Die Wechselwirkungen zwischen den behandelten Schutzgütern wurden soweit möglich durch die Auswahl der Untersuchungsgegenstände bei den einzelnen Funktionen der einzelnen Schutzgüter dargestellt. Indirekte Auswirkungen sind in der Behandlung des jeweiligen Schutzgutes mit eingeschlossen. So beinhaltet die Beurteilung der Pufferfähigkeit des Bodens auch die Berücksichtigung der Anreicherung über Nahrungskette auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch. Als wesentliche Wechselwirkungen zwischen den berücksichtigten Schutzgütern sind entwässernde oder grundwassersenkende Baumaßnahmen auf angrenzende Lebensräume von Tieren und Pflanzen anzuführen, die an hohe Grundwasserstände gebunden sind. Ferner können sich Auswirkungen durch die geringere Verkehrsstärke und damit verbundene Entlastungswirkungen im Bereich der B 304 alt für die Alz ergeben. Dies kann eine Verbesserung der Wasserqualität der Alz durch geringere Schad- bzw. Schwebstoffeinträge bewirken, die für die Tiere und Pflanzen der betroffenen Gewässer von Vorteil ist. Im Vergleich zu anderen Auswirkungen auf den Boden, insbesondere den diffusen Schadstoffeintrag über die Luft, sind die Auswirkungen auf den Boden durch Straßenwasserversickerung im Bereich der Dammböschungen nicht relevant.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

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

Insgesamt werden für das Bauvorhaben einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen rund 6,49 ha an Grund und Boden benötigt. Ca. 5,2 ha davon sind neu in Anspruch genommene Flächen. Die gesamte versiegelte Fläche des Bauvorhabens (Fahrbahnen, Wege, etc.) beträgt 2,67 ha (davon 1,78 ha neu versiegelte Fläche). Auf insgesamt 2,05 ha sind naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen vorgesehen. Eingriffe durch Bodenversiegelung, Überbauung und Emissionen von Schadstoffen entstehen in den Streckenabschnitten vor und nach dem Aubergtunnel. Vornehmlich werden dadurch naturnahe Waldflächen (Laubmischwald, sonstiger Feuchtwald) betroffen. Im Untersuchungsgebiet sind v. a die Verluste von mesophilem Laubwald durch den Hanganschnitt der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen und durch die B 304 (Fahrbahn) südwestlich des Aubergtunnels und von Hochstaudenfluren, Nasswiesen, sonstigem Feuchtwald und mesophilem Laubwald durch den Hanganschnitt der B 299 am nördlichen Rand der Baustrecke und am Nordportal des Aubergtunnels sowie die mittelbare Beeinträchtigung von mesophilem Laubwald und Gebüschen durch Stoffeinträge infolge des Neubaus der Trasse der B 304 sowie aufgrund der Verschiebung der Trasse der B 304 nach Norden und der B 299 nach Westen zu berücksichtigen. Das am südlichen Rand in das Untersuchungsgebiet hineinragende FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz von Chiemsee bis Altenmarkt“, das gleichzeitig Teil des SPA-Gebiets Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“ ist, wird von Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Dies gilt auch für die FFH-

Gebiete Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland sowie Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass durch die Ausbaumaßnahme nur lokal bedeutsame, vertretbare Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die dem planfestgestellten Vorhaben nicht entgegenstehen. Während der Bauphase werden Beeinträchtigungen wertvoller Lebensräume und Landschaftselemente durch verschiedene Schutzmaßnahmen vermieden bzw. minimiert. Dazu zählen insbesondere der Schutz vorhandener Biotopflächen durch einen Bauzaun und die Begrenzung des Baufeldes, der Schutz von Gehölzbeständen und der Rückbau nicht mehr benötigter Verkehrsflächen. Zusätzlich ist eine CEF-Maßnahme im Bereich des Nordportals zur Verbesserung des Lebensraumangebots für Fledermäuse vorgesehen (Erhalt und Kennzeichnung von Höhlenbäumen als Fledermausquartiere). Das Bauvorhaben wird durch eine landschaftsgerechte Bepflanzung der Böschungsflächen in die umgebende Landschaft eingebunden. Dies bedeutet in den Waldanschnitten eine Bepflanzung mit einem gestuften Waldmantel aus Strauch- und Krautsaum, die Wiederaufforstung vorübergehend benötigter Waldflächen und in den Offenlandbereichen eine Ansaat der Böschungen mit Ökotypensaatgut. Insgesamt entsteht durch die Eingriffe in Natur und Landschaft, unter Berücksichtigung der Entlastungswirkungen ein Ausgleichsflächenbedarf von rund 1,74 ha. Mit den vorgesehenen zwei Ausgleichsflächen A 1 und A 2 auf insgesamt ca. 2,05 ha können die entstehenden Eingriffe kompensiert werden.

3. Verträglichkeitsuntersuchung nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

3.1 Grundlagen

Mit der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-RL) wurden die Mitgliedstaaten der Europäischen Union verpflichtet, ein Netz von Gebieten besonderer ökologischer Bedeutung einzurichten und unter Schutz zu stellen. Gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG (Art. 6 Abs. 3 FFH-RL) sind Projekte, die einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) in den für ihren Schutzzweck oder für ihre Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen können, unzulässig. Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor der Entscheidung auf ihre Verträglichkeit mit den für das Gebiet festgelegten Erhaltungszielen (FFH-VP) zu prüfen.

Die Zulassungsentscheidung darf nur verfügt werden, wenn die zuständige Behörde festgestellt hat, dass das FFH-Gebiet als solches nicht beeinträchtigt wird. An diese Feststellung hat der EuGH in seinem Urteil vom 07.09.2004 (EuGH, Urt. v. 7.9.2004, Az. C-127/02 – juris „Herzmuschelfischerei“) einen sehr strengen Maßstab angelegt. Danach darf die zuständige Behörde die Genehmigung unter Berücksichtigung der Prüfung eines konkreten Plans oder Projekts auf Verträglichkeit mit den für das betreffende Gebiet festgelegten Erhaltungszielen und nur dann erteilen, wenn sie Gewissheit darüber erlangt hat, dass der Plan oder das Projekt sich nicht nachteilig auf dieses Gebiet als solches auswirkt. Dies ist dann der Fall, wenn aus wissenschaftlicher Sicht kein vernünftiger Zweifel daran besteht, dass es zu keinen solchen Auswirkungen kommt.

Danach kann eine Genehmigung in drei Fällen erteilt werden:

- wenn sich bereits anhand objektiver Umstände ausschließen lässt, dass ein FFH-Gebiet von dem Projekt einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigt werden könnte, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP ergibt, dass sich das Projekt nicht nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, oder
- wenn die Durchführung einer FFH-VP zwar ergibt, dass sich das Projekt nachteilig auf das FFH-Gebiet als solches auswirkt, das Projekt jedoch im Wege einer Ausnahmeregelung gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG (Art. 6 Abs. 4 FFH-RL) dennoch zugelassen werden kann.

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

Die Planfeststellungstrasse berührt Gebiete, die auf Grund ihrer Arten- und Lebensraumausstattung besondere Bedeutung für den Schutz des europäischen Naturerbes besitzen. Derartige Gebiete sind gemäß Richtlinie 92/43/EWG vom 21. Mai 1992 zum Schutz des europäischen Naturerbes als Bestandteil des europäischen Schutzgebietsnetzes „Natura 2000“ zu sichern. Im Verfahren war die Durchführung einer gesonderten FFH-Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen und ihren Umsetzungsgesetzen für das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“, das SPA-Gebiet Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“, das FFH-Gebiet Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland sowie das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ aus folgenden Erwägungen aber nicht erforderlich:

3.2 FFH-Vorprüfungen für das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ sowie das SPA-Gebiet Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“

Das 477 ha große FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ ist Teil des SPA-Gebietes Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“ mit einer Größe von 10,376 ha. Beide Schutzgebiete liegen im Randbereich des Untersuchungsgebietes südlich der geplanten Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1. Die Lage zur Neubaustrecke kann den in den Unterlagen 12.0 und 13 enthaltenen Karten im Maßstab 1:50.000 entnommen werden.

Relevante bau- und anlagenbedingte Wirkfaktoren auf das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ sowie das SPA-Gebiet Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“ sind wegen der Entfernung von der Trasse auszuschließen (siehe Unterlage 12.0 Kap. 3.2.1 und 3.2.2, Unterlage 13 Kap. 3.2.1 und 3.2.2). Dasselbe gilt auch für die betriebsbedingten Faktoren (siehe Unterlage 12.0 Kap. 3.3.3, Unterlage 13 Kap. 3.3.3). Das Bauvorhaben wird grundsätzlich zu einer Entlastung des SPA-Gebiets Nr. DE 8140-471 und des FFH-Gebiets Nr. DE 8041-302 führen, da der Hauptverkehrsstrom von den Schutzgebieten nach Norden weggeleitet und in einem Tunnel geführt wird. Der verbleibende Verkehr auf der Wasserburger Straße, die ca. 150 m nördlich der Grenze der beiden Schutzgebiete verläuft, wird um ca. 85 % abnehmen ((DTV 2007: 8.400 Kfz/24h, DTV 2025 (Planfall): 1.300 Kfz/24h; Angaben lt. Prof. Dr. Ing. Kurzak 2009).

Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG (Art. 6 Abs. 3 Satz 1 der FFH-RL) ist daher nicht erforderlich, weil schon nach einer FFH-Verträglichkeitsabschätzung anhand objektiver Umstände zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann, dass das planfestgestellte Bauvorhaben unter der Berücksichtigung der Empfindlichkeit der Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-RL des FFH-Gebietes bzw. der im SPA-Gebiet vorkommenden europäischen Vogelarten und der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen, zu keinen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFH-Gebietes oder des SPA-Gebietes führen kann. Auf die Unterlagen 12.0 und 13 wird verwiesen.

3.3 FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“

3.3.1 Beschreibung des Gebiets

Das FFH-Gebiet Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ ist der kontinentalen biogeographischen Region zugehörig und ist im Gegensatz zu den meisten FFH-Gebieten nicht flächig abgegrenzt. Es umfasst die Wochenstuben des Großen Mausohrs (Myotis myotis) in den Kirchen Zeilarn, Frichlkofen, Trostberg, Kloster Gars am Inn, Scheyern, Emmerting/Hohenwart und Schwindkirchen. Die sieben individuenreichen Wochenstuben in den denkmalgeschützten Kirchen und Klöstern sind von landes- bis bundesweiter Bedeutung. Die Quartiere befinden sich in einer Höhenlage von 388 bis 445 m ü. NN und liegen in einem Naturraum mit geringer Populationsdichte. Neben dem Großen Mausohr nutzt mit der Wimperfledermaus (Myotis emarginatus) eine weitere Fledermausart das Quartier in der Kirche in Trostberg (LfU 2004, LfU 2006). Der Quartierverbund erstreckt sich über eine Fläche von mehr als 6.800 km². Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt ungefähr 66 km und die Ost-West-Ausdehnung ca. 103 km. Nicht alle Quartiere befinden sich - in Übereinstimmung mit dem FFH-Gebietsnamen - im Naturraum Unterbayerisches Hügelland (06). Vier Quartiere gehören vielmehr zum Naturraum Isar-Inn-Schotterplatten (05). Das Quartier in Trostberg befindet sich in der Kirche Sankt Andreas.

3.3.2 Lebensraumtypen des Anhangs I und Arten des Anhangs II der FFH-RL

Nach dem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamts für Umwelt, den der Vorhabensträger bei der Erstellung der Unterlage 12.1 herangezogen hat, sind für das FFH-Gebiet Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ keine Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL verzeichnet (LfU 2004). Prioritäre Tier- und Pflanzenarten sind im Standard-Datenbogen nicht angegeben. Es kommen dagegen zwei Fledermausarten (Großes Mausohr und Wimperfledermaus) des Anhangs II der FFH-RL vor. Die Populationen werden mit ~2.000 (Großes Mausohr) bzw. ~34 Individuen (Wimperfledermaus) angegeben. Dabei ist anzumerken, dass sich die Individuenzahlen grundsätzlich auf alle sieben Quartiere beziehen (LfU 2004). Die Gesamtbewertung, die die Bedeutung des FFH-Gebiets für die Erhaltung der Art in Deutschland beschreibt (LfU 2007), ist für die Wimperfledermaus „gut“ (B) und für das Große Mausohr „hervorragend“ (A). Auf die Tabelle 2 in Unterlage 12.1 wird verwiesen.

3.3.3 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

Folgende gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für das FFH-Gebiet Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ (LfU 2006) aufgestellt:

1.	Erhaltung der Populationen von Großem Mausohr und Wimperfledermaus.
2.	Erhaltung der landesweit bedeutenden Wochenstuben des Großen Mausohrs und ihrer Quartiere in den Kirchen Zeilarn, Frichlkofen, Trostberg, Kloster Gars am Inn, Scheyern, Emmerting/Hohenwart und Schwindkirchen.
3.	Erhaltung der landesweit bedeutenden Wochenstube der Wimperfledermaus und ihrer Quartiere in der Kirche Trostberg.
4.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung unbelasteter, pestizidfreier Quartiere. Erhaltung der Funktion der Sommerquartiere, insbesondere Erhaltung der traditionellen Ein-/Ausflugöffnungen, der traditionellen Hangplätze und des Mikroklimas der Quartiere. Erhaltung der Störungsfreiheit der Sommerquartiere zur Fortpflanzungszeit (April bis mindestens einschließlich August, in Abhängigkeit von der Witterung bzw. Anwesenheit der Tiere). Erhaltung

	unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Nahrungshabitaten.

3.3.4 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet

Das Fledermausquartier in der Kirche St. Andreas in Trostberg liegt dem Bauvorhaben am nächsten (ca. 2,4 km Entfernung zur Trasse), während die weiteren Quartiere zwischen ca. 25 und ca. 97 km entfernt sind. Der maximale Aktionsradius der im Standard-Datenbogen angegebenen Fledermausarten beträgt 15,0 km (Großes Mausohr) bzw. 10,0 km (Wimperfledermaus), d. h. das Bauvorhaben befindet sich nicht innerhalb des Aktionsradius eines weiteren Quartiers. Deshalb waren nur die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das Quartier in Trostberg zu untersuchen.

3.3.4.1 Baubedingte Wirkungen

Während der Bauzeit wird insgesamt eine Fläche von ca. 1,43 ha als Baufeld vorübergehend in Anspruch genommen. Als baubedingte Wirkung ist mit Lärm-, Licht-, Staub- und Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen (v. a. durch den Tunnelvortrieb) zu rechnen (Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten). Da es sich bei diesen Emissionen aber nur um vorübergehende Wirkungen handelt, die in größerer räumlicher Distanz zum FFH-Gebiet auftreten (> 2,0 km), führen sie zu keinen nachhaltigen Veränderungen im FFH-Gebiet (Quartier in Trostberg).

Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme kann theoretisch zu Tierverlusten (Fällen von Quartierbäumen) und temporärem Verlust von Jagd- und Nahrungshabitaten für Fledermäuse führen. Durch eine Erfassung von Fledermäusen im Jahr 2010 konnte jedoch nachgewiesen werden, dass der Hangleitenwald im Bereich der Tunnelportale keine Bedeutung als Jagd- und Nahrungshabitat für das Große Mausohr und nur eine sehr geringe Bedeutung für die Wimperfledermaus besitzt (ifuplan 2010). Nach Auswertung der jeweils in sechs Nächten (Mai, Juni, und August) mit Batcordern insgesamt aufgezeichneten Fledermausrufe (334) am geplanten Nord- und Westportal des Aubergtunnels entfielen davon auf das Große Mausohr keine und auf die Wimperfledermaus vier Rufe (1,2 %). Da es sich bei der Wimperfledermaus und dem Großen Mausohr um Gebäudefledermäuse handelt, werden Baumquartiere von diesen Arten nur gelegentlich als Zwischenquartier (Regen, Kälteperiode) aufgesucht. Durch die zeitliche Einschränkung der Rodung und die Schutzmaßnahme S 4 „Inspektion und schonende Fällung potenzieller Höhlenbäume“ können Tierverluste wirksam verhindert werden (Unterlage 10, Kap. 4.2.6 und 5.4.2).

3.3.4.2 Anlagebedingte Wirkungen

Durch die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 werden insgesamt ca. 4,24 ha Fläche dauerhaft versiegelt oder überbaut. Das FFH-Gebiet liegt außerhalb der überbauten Bereiche (> 2,0 km) und ist deshalb von der Flächenversiegelung/Überbauung nicht direkt betroffen.

Als anlagebedingte Wirkung ist aber durch die Flächeninanspruchnahme mit dem Verlust von Quartierbäumen und Nahrungshabitaten zu rechnen. Beide Arten nutzen Baumquartiere gelegentlich als Zwischenquartier (Regen, Kälteperiode) im Jagdgebiet. Trotz der potenziellen Jagd- und Nahrungshabitateignung hat der Hangleitenwald im Bereich der Tunnelportale faktisch keine bzw. nur sehr geringe Bedeutung für das Große Mausohr bzw. die Wimperfledermaus. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Verluste von Quartierbäumen sind folglich unwahrscheinlich. Trotzdem werden potenzielle Habitatbäume, die gerodet werden, in der Planung in doppelter Anzahl ersetzt (Unterlagen 10 und 10.2, CEF-Maßnahme 1).

Anlagebedingte Zerschneidungs- und Barrierewirkungen für Fledermäuse spielen gegenüber betriebsbedingten Wirkungen eine untergeordnete Rolle (vgl. Unterlage 12.1). Allenfalls für streng strukturgebunden fliegende Arten mit geringer Sonarreichweite können z. B. breite Rodungsschneisen zur Fragmentierung des Lebensraums führen. Im vorliegenden Fall ist durch die Bauwerke (Straßendamm und Tunnel) nur eine temporäre

und räumlich begrenzte Störung im Bereich der Tunnelportale zu erwarten (Veränderung der traditionellen Flugroute am Waldrand durch Rückverlegung des Waldrandes), da ansonsten die Straßentrasse über das freie Feld und im Tunnel (ca. 51% der Baulänge) bzw. bestandsnah im 20 m-Umkreis der bestehenden B 299 und B 304 verläuft (ca. 42 % der Baulänge). Die Wimperfledermaus gehört zu den strukturgebunden fliegenden Arten und das Große Mausohr zu den überwiegend strukturgebunden fliegenden Arten (AG Querungshilfen 2003, FGSV 2008). Der Aktionsraum des Großen Mausohrs am Quartier in Trostberg umfasst eine Fläche von ca. 707 km² (Aktionsradius von 15,0 km) und der Aktionsraum der Wimperfledermaus ca. 314 km² (Aktionsradius von 10,0 km). Durch anthropogene und natürliche Einflüsse ändert sich der Lebensraum der Fledermäuse kontinuierlich. Die punktuellen und kleinflächigen Veränderungen durch das Vorhaben führen daher nicht zu großflächigen Freiflächen, die als habitatfremde Strukturen eine Zerschneidungs- oder Barrierewirkung verursachen könnten.

3.3.4.3 Betriebsbedingte Wirkungen

Die wesentlichen betriebsbedingten Wirkungen von Straßen sind verkehrsbedingte Abgas- und Staubemissionen, Streusalzeintrag, Lärm/Licht und Tötung fahrbahn-querender Tiere.

Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist das FFH-Gebiet in Trostberg mindestens 2,0 km von der Trasse des geplanten Bauvorhabens entfernt. Aufgrund dieses Abstands ist mit keinen Stoffeinträgen in das FFH-Gebiet zu rechnen. Die Beeinträchtigung von straßennahen hochwertigen Nahrungshabitaten für Fledermäuse durch mittelbare Beeinträchtigungen (u. a. Nähr-, Schadstoff- und Salzeinträge) besteht zu einem erheblichen Teil bereits durch die bestehende B 299 und B 304. Der Hangleitenwald hat keine bzw. nur sehr geringe Bedeutung als Nahrungshabitat. Auf die Ausführungen unter C.3.3.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Aufgrund des Abstandes der Trasse ist auch mit keinen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Lärm und Licht für das FFH-Gebiet zu rechnen. Die Beeinträchtigung von straßennahen hochwertigen Nahrungshabitaten für Fledermäuse durch mittelbare Beeinträchtigungen (v. a. durch Lärm) besteht zu einem erheblichen Teil bereits durch die bestehende B 299 und B 304. Von einer neuen Zerschneidungswirkung der Trasse (v. a. durch Licht) ist im konkreten Fall ebenfalls nicht auszugehen, da diese Wirkungen bereits seit Jahrzehnten in diesem Bereich durch die B 299 und die B 304 bestehen und die Fledermäuse Flugkorridore entlang der bestehenden B 304 bzw. B 299 nutzen (ÖKOKART 2006). Die neue Trasse ändert an dieser Situation wenig (vgl. C.3.3.4.2 dieses Beschlusses). Eine Straßenbeleuchtung ist nur an den beiden Tunnelportalen (Nord- und Westportal) vorgesehen und damit eine potenzielle Gefahr für Fledermäuse, die sich während der Jagd auf Insekten an den Lichtquellen im Lichtraumprofil der Straße bewegen. Durch geeignete Schutzmaßnahmen (S 5 Insektenschonende Tunnelbeleuchtung, Unterlage 10, Kap. 5.4.2, Unterlage 10.2) kann auch dieses Kollisionsrisiko wirksam vermindert werden.

Aufgrund des Abstands zur Trasse ist ferner mit keinen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen auf das direkte Quartierumfeld in Trostberg zu rechnen. Für viele Flugrichtungen aus dem Quartier wird die Querung der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 nicht relevant. Da es sich bei beiden Arten (Großes Mausohr, Wimpernfledermaus) um strukturgebunden fliegende Arten handelt, bewegen sich diese entlang von Grenzlinien von Gehölzen und Waldflächen. Diese bevorzugten Flugrouten werden durch das Bauvorhaben aus obigen Erwägungen nur wenig beeinträchtigt. Ein Kollisionsrisiko für Fledermäuse besteht im Bereich von West- und Nordportal. Zum einen kreuzen in den Portalbereichen potenzielle Fledermaus-Flugrouten die geplante Trasse, zum anderen sind Fahrzeuge, die aus dem Tunnel kommen, für Fledermäuse schlecht zu erkennen. Die vorgesehenen Maßnahmen zur landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Tunnelportale (Gestaltungsmaßnahme G 2, Unterlage 10, Kap. 5.4.3 und 4.2.7, Unterlage 10.2) werden aber durch geeignete Schutzmaßnahmen (S 6 Rückverlegung des Waldrandes, Irritationsschutzwände an den Tunnelportalen, Unterlage 10, Kap. 4.2.6 und 5.4.3, Unterlage 10.2) in der Planung

flankiert, so dass ein Kollisionsrisiko sicher vermieden werden kann, das über das allgemeine Lebensrisiko der Fledermäuse hinausgeht.

Es lässt sich damit zusammenfassend auch ohne tiefergehende Untersuchung feststellen, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens als nicht relevant einzustufen sind, weil die in den Erhaltungszielen genannten Arten im Hangleitenwald nicht vorkommen bzw. ihr Vorkommen äußerst gering ist (ifuplan 2010) und die Projektwirkungen vernachlässigbar gering sind bzw. durch entsprechende Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen vermieden werden können.

3.3.5 Ergebnis

Für das FFH-Gebiet Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ kann schon aufgrund einer Verträglichkeitsvorprüfung ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben unter der Berücksichtigung des Vorkommens und der Empfindlichkeit der Arten, der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen sowie der geplanten Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen verursacht. Da durch das geplante Bauvorhaben keine Beeinträchtigungen ausgelöst werden, brauchen mögliche kumulative Wirkungen durch andere Pläne und Projekte nicht beurteilt zu werden. Daher ist für dieses Gebiet keine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG erforderlich. Auf die Ausführungen in Unterlage 12.1 wird verwiesen.

3.4 FFH-Vorprüfung für das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“

3.4.1 Beschreibung des Gebiets

Das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ ist der kontinentalen biogeographischen Region zugehörig und ist nicht flächig abgegrenzt. Es umfasst das Winterquartier der Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus) und des Großen Mausohrs (Myotis myotis) in der Burg Stein. Es handelt sich um das einzige bekannte Winterquartier der Mopsfledermaus im Naturraum Isar-Inn-Schotterplatten (05) und ist von landesweiter Bedeutung. Das Quartier befindet sich in der denkmalgeschützten Ruine der Burg Stein in einer Höhenlage von ca. 513 m ü. NN (LfU 2003, LfU 2006).

3.4.2 Lebensraumtypen des Anhang I und Arten des Anhang II der FFH-RL

Nach dem Standarddatenbogen des Bayerischen Landesamts für Umwelt, den der Vorhabensträger bei der Erstellung der Unterlage 12.2 herangezogen hat, sind in dem FFH-Gebiet Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ keine Lebensräume nach Anhang I der FFH-RL verzeichnet (LfU 2003). Prioritäre Tier- und Pflanzenarten sind im Standard-Datenbogen nicht angegeben. Laut Standard-Datenbogen kommen zwei Fledermausarten (Mopsfledermaus und Großes Mausohr) des Anhangs II der FFH-RL vor. Die Populationen werden mit fünf Individuen (Mopsfledermaus) bzw. einem Individuum (Großes Mausohr) angegeben (LfU 2003).

Die Gesamtbewertung, welche die Bedeutung des FFH-Gebietes für die Erhaltung der Art in Deutschland beschreibt (LfU 2007), ist für die Mopsfledermaus mit „gut“ (B) und für das Große Mausohr mit „signifikant“ (C) angegeben. Auf die Tabelle 2 in Unterlage 12.2 wird verwiesen.

3.4.3 Gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele

Folgende gebietsbezogene Konkretisierungen der Erhaltungsziele wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt für das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ aufgestellt:

1.	Erhaltung der Populationen von Mopsfledermaus und Großem Mausohr sowie ihrer pestizidfreien Winterquartiere in der Burg Stein.
2.	Erhaltung bzw. Wiederherstellung geeigneter Habitatbedingungen durch Erhaltung des charakteristischen Mikroklimas und der Feuchtigkeitsverhältnisse im gesamten Quartier. Erhaltung des Hangplatzangebotes, des Spaltenreichtums und der traditionellen Einflugöffnungen.
3.	Erhaltung wichtiger Nahrungshabitate (Wälder, Gewässer, Gehölze, extensives Grünland - nicht FFH-Gebiet! -) und unzerschnittener Flugkorridore zwischen Quartier und Nahrungshabitaten.

3.4.4 Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet

3.4.4.1 Baubedingte Wirkungen

Während der Bauzeit wird insgesamt eine Fläche von ca. 1,43 ha als Baufeld vorübergehend in Anspruch genommen. Das FFH-Gebiet ist davon nicht betroffen.

Als baubedingte Wirkung ist mit Lärm-, Licht-, Staub- und Schadstoffemissionen sowie Erschütterungen (v. a. durch den Tunnelvortrieb) und der Beeinträchtigung von Nahrungshabitaten zu rechnen. Da es sich bei den oben genannten Emissionen aber um vorübergehende Wirkungen handelt, die in größerer räumlicher Distanz zum FFH-Gebiet auftreten (> 2,0 km), führen sie zu keinen nachhaltigen Veränderungen im FFH-Gebiet.

Die vorübergehende Flächeninanspruchnahme kann theoretisch zu Tierverlusten (Fällen von Quartierbäumen) und temporärem Verlust von Nahrungshabitaten für Fledermäuse führen. Eine temporäre Beeinträchtigung/Verlust von Nahrungshabitaten ist zwar potenziell möglich. Durch eine Erfassung von Fledermäusen im Jahr 2010 konnte festgestellt werden, dass der Hangleitenwald im Bereich der Tunnelportale keine Bedeutung als Nahrungshabitat für das Große Mausohr und nur eine äußerst geringe Bedeutung für die Mopsfledermaus besitzt (ifuplan 2010). Nach Auswertung der jeweils in sechs Nächten (Mai, Juni, und August) mit Batcordern insgesamt aufgezeichneten Fledermausrufe (334) am geplanten Nord- und Westportal entfielen davon auf das Große Mausohr kein und auf die Mopsfledermaus ein Ruf (0,3 %). Da es sich beim Großen Mausohr um eine Gebäudefledermaus handelt, werden Baumquartiere nur gelegentlich als Zwischenquartier (Regen, Kälteperiode) aufgesucht. Die Mopsfledermaus hingegen nutzt als Wochenstube und Sommerquartier natürlicherweise Spaltenquartiere in Bäumen und als Winterquartier unterirdische Quartiere aller Art. Durch eine zeitliche Einschränkung der Rodung und die Schutzmaßnahme S 4 „Inspektion und schonende Fällung potenzieller Höhlenbäume“ können somit Tierverluste wirksam verhindert werden (Unterlage 10, Kap. 4.2.6 und 5.4.2).

3.4.4.2 Anlagebedingte Wirkungen

Durch die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 werden insgesamt ca. 4,24 ha Fläche dauerhaft versiegelt oder überbaut. Das FFH-Gebiet liegt außerhalb der überbauten Bereiche (> 2,0 km) und ist deshalb von der Flächenversiegelung/Überbauung nicht direkt betroffen.

Der Hangleitenwald besitzt im Bereich der Tunnelportale, wie schon unter C.3.4.4.1 dieses Beschlusses ausgeführt, faktisch keine Bedeutung für das Große Mausohr und nur eine äußerst geringe Bedeutung für die Mopsfledermaus. Während das Große Mausohr Baumquartiere gelegentlich als Zwischenquartier (Regen, Kälteperiode) im Jagdgebiet nutzt, ist die Mopsfledermaus auf eine Vielzahl von Spaltenquartieren angewiesen, da sie im Sommer fast täglich das Quartier wechselt. Wie die

Fledermauserfassung zeigen konnte (ifuplan 2010) handelt es sich beim Hangleitenwald im Bereich der Tunnelportale nicht um ein bevorzugtes Jagdgebiet der beiden Arten. Verluste von Quartierbäumen sind folglich unwahrscheinlich. Trotzdem werden potenzielle Habitatbäume, die gerodet werden, durch die Planung ersetzt (CEF-Maßnahme 1, Unterlage 10, Kap. 4.4.1, Unterlage 10.2).

Durch die Bauwerke (Straßendamm und Tunnel) ist auch nur eine temporäre und räumlich begrenzte Störung im Bereich der Tunnelportale zu erwarten (Veränderung der traditionellen Flugroute am Waldrand durch Rückverlegung des Waldrandes), da ansonsten die Straßentrasse über das freie Feld und im Tunnel (ca. 51 % der Baulänge) bzw. bestandsnah im 20 m-Umkreis der bestehenden B 299 und B 302 verläuft (ca. 42 % der Baulänge). Die Mopsfledermaus und das Große Mausohr gehören zu den überwiegend strukturgebunden fliegenden Arten (AG Querungshilfen 2003, FGSV 2008). Der Aktionsraum des Großen Mausohrs am Sommerquartier umfasst eine Fläche von ca. 707 km² (Aktionsradius von 15,0 km) und der Aktionsraum der Mopsfledermaus am Sommerquartier ca. 79 km² (Aktionsradius von 5,0 km). Durch anthropogene und natürliche Einflüsse ändert sich der Lebensraum der Fledermäuse kontinuierlich. Die punktuellen und kleinflächigen Veränderungen durch das Bauvorhaben führen daher nicht zu großflächigen Freiflächen, die als habitatfremde Strukturen eine Zerschneidungs- oder Barrierewirkung verursachen könnten.

3.4.4.3 Betriebsbedingte Wirkungen

Die wesentlichen betriebsbedingten Wirkungen von Straßen sind verkehrsbedingte Abgas- und Staubemissionen, Streusalzeintrag, Lärm/Licht und Tötung fahrbahn-querender Tiere.

Das FFH-Gebiet ist von der Trasse des geplanten Vorhabens mindestens 2,0 km entfernt. Aufgrund dieses Abstands ist mit keinen Stoffeinträgen in das FFH-Gebiet oder mit vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm und Licht zu rechnen. Die Beeinträchtigung von straßennahen hochwertigen Nahrungshabitaten für Fledermäuse durch mittelbare Beeinträchtigungen (u. a. Nähr-, Schadstoff- und Salzeinträge) besteht zu einem erheblichen Teil bereits durch die bestehende B 299 und B 304. Die Beeinträchtigung von straßennahen hochwertigen Nahrungshabitaten für Fledermäuse durch mittelbare Beeinträchtigungen (v. a. durch Lärm; potenziell betroffen v. a. das Große Mausohr) besteht zu einem erheblichen Teil bereits durch die bestehende B 299 und B 304. Zur Bedeutung als Jagdhabitat wird auf C.3.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Von einer neuen Zerschneidungswirkung der Trasse (v. a. durch Licht) ist im konkreten Fall nicht auszugehen, da diese Wirkungen bereits seit Jahrzehnten in diesem Bereich durch die B 299 und die B 304 bestehen und die Fledermäuse Flugkorridore entlang der bestehenden B 304 bzw. B 299 nutzen (ÖKOKART 2006). Die neue Trasse ändert an dieser Situation wenig, da sie Flugkorridore nicht beeinträchtigt oder sich der Einfluss auf Flugkorridore nicht verändert. Eine Straßenbeleuchtung ist nur an den beiden Tunnelportalen (Nord- und Westportal) vorgesehen und damit eine potenzielle Gefahr für Fledermäuse, die sich während der Jagd auf Insekten an den Lichtquellen im Lichtraumprofil der Straße bewegen. Durch geeignete Schutzmaßnahmen (S 5 Insektenschonende Tunnelbeleuchtung, Unterlage 10, Kap. 5.4.2, Unterlage 10.2) kann dieses Kollisionsrisiko vermindert werden.

Aufgrund des Abstands von der Trasse ist ferner mit keinen vorhabensbedingten Beeinträchtigungen auf das direkte Quartierumfeld durch betriebsbedingte Individuenverluste zu rechnen. Für viele Flugrichtungen aus dem Quartier wird die Querung der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 nicht relevant. Da es sich bei beiden Arten (Großes Mausohr, Mopsfledermaus) um strukturgebunden fliegende Arten handelt, bewegen sich diese entlang von Grenzlinien von Gehölzen und Waldflächen. Diese bevorzugten Flugrouten werden durch das Bauvorhaben nur wenig beeinträchtigt. Die geplante Trasse verläuft zu ca. 51% der Baulänge im Tunnel oder über das freie Feld und zu ca. 42 % der Baulänge bestandsnah im 20 m-Umkreis der bestehenden B 299 bzw. B 304. Ein Kollisionsrisiko für Fledermäuse könnte im Bereich

von West- und Nordportal bestehen. Zum einen kreuzen in den Portalbereichen potenzielle Fledermaus-Flugrouten die geplante Trasse, zum anderen sind Fahrzeuge, die aus dem Tunnel kommen für Fledermäuse schlecht zu erkennen. Die vorgesehenen Maßnahmen zur landschaftsgerechten Gestaltung und Einbindung der Tunnelportale (Gestaltungsmaßnahme G 2, Unterlage 10, Kap. 5.4.3 und 4.2.7, Unterlage 10.2) können aber mit geeigneten Schutzmaßnahmen (S 6 Rückverlegung des Waldrandes, Irritationsschutzwände an den Tunnelportalen, Unterlage 10, Kap. 4.2.6 und 5.4.3, Unterlage 10.2) ein Kollisionsrisiko wirksam vermeiden, das über das allgemeine Lebensrisiko der Fledermäuse hinausgeht.

Es lässt sich damit zusammenfassend auch ohne eine tiefergehende Untersuchung feststellen, dass die Auswirkungen des Bauvorhabens als nicht relevant einzustufen sind, weil die in den Erhaltungszielen genannten Arten im Hangleitenwald nicht vorkommen bzw. ihr Vorkommen äußerst gering ist (ifuplan 2010) und die Projektwirkungen vernachlässigbar gering sind bzw. durch entsprechende Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen vermieden werden können.

3.4.5 Ergebnis

Für das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ kann ebenfalls schon aufgrund einer Verträglichkeitsvorprüfung ausgeschlossen werden, dass das Bauvorhaben unter der Berücksichtigung des Vorkommens und der Empfindlichkeit der Arten, der maximal möglichen Intensität bzw. Reichweite der Wirkungen sowie der vorgesehenen Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen keine Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes in den für seinen Schutzzweck oder für seine Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen verursacht. Da durch das geplante Bauvorhaben keine Beeinträchtigungen ausgelöst werden, brauchen mögliche kumulative Wirkungen durch andere Pläne und Projekte nicht beurteilt zu werden. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG ist daher nicht erforderlich. Auf die Ausführungen in Unterlage 12.2 wird verwiesen.

3.5 Einwendungen zu den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen

Im Anhörungsverfahren wurden zahlreiche Einwendungen vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. und verschiedenen Einwendern zu den FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen erhoben. Es wurde kritisiert, dass der Untersuchungsrahmen nicht nachvollziehbar festgelegt worden sei und nur in unzureichendem Maße die in naher Umgebung befindlichen, überregional bedeutsamen FFH-Gebiete umfasse. Das Bauvorhaben führe zu einer Verschlechterung und nachhaltigen Beeinträchtigungen von FFH- und SPA-Gebieten. Insbesondere sei eine Beeinträchtigung der FFH-Gebiete DE 7839-371„Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland" und DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ sowie des SPA-Gebiets DE 8140-471 ebenfalls nicht ausreichend und fehlerhaft untersucht worden. Dies betreffe speziell die Beeinträchtigung der Erhaltungsziele für die Kolonien der im Hangleitengebiet vorkommenden Fledermausarten, da das Bauvorhaben in deren engerem Jagd- und Nahrungshabitat (Radius von rund 5,0 km) liege. Das Erhaltungsziel 3 bzw. 4 fordere unter anderem auch die Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Jagd- und Nahrungshabitaten. Es hätte insofern eine FFH-Verträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse einschließlich eines aktuellen Monitorings und vorheriger telemetrischen Untersuchungen zum Flugverhalten durchgeführt werden müssen.

Wir weisen diese Einwände zurück. Alle FFH-Gebiete sind von überregionaler Bedeutung, da sie Teil des europaweiten Biotopverbundnetzes Natura 2000 sind. Der Vorhabensträger hat daher in Abstimmung mit den Fachbehörden zwischen Bauanfang und Bauende (bzw. jeweils 100 m darüber hinaus) einen 400 m breiten Streifen zu beiden Seiten der Fahrbahnachse als Untersuchungsgebiet festgelegt (Unterlage 10, Kap. 2). Danach waren die Auswirkungen des Bauvorhabens auf das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz mit Chiemsee bis Altenmarkt“, Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im

Unterbayerischen Hügelland“, Nr. D 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ und das SPA-Gebiet Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“, die randlich in das Untersuchungsgebiet hineinreichen, abzuschätzen (Unterlagen 12.0, 12.1, 12,2 und 13). Aufgrund der vorhabensspezifischen Wirkungen und der für die Schutzgebiete relevanten Erhaltungsziele werden keine weiteren FFH-Gebiete durch das Bauvorhaben Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 betroffen. Die Vorprüfung der FFH-Verträglichkeit des Projekts hat ergeben, dass erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraum- und artspezifischen Erhaltungsziele der Schutzgebiete, ihrer maßgeblichen Bestandteile oder des gesamten Netzes „Natura 2000“ durch die Planfeststellungstrasse unter den dargestellten Rahmenbedingungen und den hier in diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungs-/Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen ausgeschlossen werden können. Zugunsten des Straßenbauvorhabens dürfen nämlich die vom Vorhabensträger geplanten oder im Rahmen der Planfeststellung behördlich angeordneten Schutz- und Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, sofern sie während der Bauarbeiten und nach der Eröffnung des Verkehrs sicherstellen, dass erhebliche Beeinträchtigungen verhindert werden. Ferner wurden auch alle im Untersuchungsgebiet vorkommenden FFH-Lebensraumtypen (LRT) auf ihre mögliche Beeinträchtigung durch das Bauvorhaben untersucht. Im Ergebnis treten im FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ keine Verluste von FFH-LRT auf.

Die Einwände, dass es zu erheblichen Beeinträchtigungen der FFH-Gebiete Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ und Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ kommen werde, weisen wir ebenfalls zurück. Der Vorhabensträger hat die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Erhaltungsziele dieser FFH-Gebiete inzwischen detailliert untersucht und die Planunterlagen um eine FFH-Verträglichkeitsvorprüfung für die beiden FFH-Gebiete (Unterlagen 12.1 und 12.2) ergänzt. Grundlage hierfür waren faunistische Sonderuntersuchungen in den Baubereichen zur Erfassung der Fledermäuse an den geplanten Tunnelportalen und von potentiellen Habitatbäumen auf Rodungsflächen im Hangleitenwald nordwestlich Altenmarkt a. d. Alz mit besonderem Augenmerk darauf, ob ein Zusammenhang zwischen den Populationen von Mopsfledermaus, Wimperfledermaus und Großem Mausohr in den umliegenden FFH-Gebieten und den Fledermausvorkommen an den Tunnelportalen besteht. Auf die Ausführungen zur Erfassungsmethodik der betroffenen Fledermausarten, insbesondere der nach Anhang II der FFH-RL geschützten Arten, unter C.4.4.5.1.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ob ein Projekt ein FFH-Gebiet in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen erheblich beeinträchtigen kann, ist anhand seiner Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Gebietsbestandteile zu beurteilen. Der Verträglichkeitsprüfung muss dabei ein zutreffender räumlicher Umgriff zugrunde gelegt werden. Das Schutzregime des Art. 6 FFH-RL beschränkt sich nämlich flächenmäßig grundsätzlich auf die FFH-Gebiete Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ und Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ in ihren bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses festgelegten Grenzen. Unter Berücksichtigung der im Standard-Datenbogen enthaltenen Angaben zu den FFH-Gebieten können als maßgebliche Bestandteile die Quartiere der geschützten Arten in der Kirche in Trostberg (Großes Mausohr, Wimperfledermaus) und das Winterquartier in Burg Stein (Mopsfledermaus, Großes Mausohr) angesehen werden. Dementsprechend führt der Standard-Datenbogen hinsichtlich der Flächen der FFH-Gebiete auch aus, dass diese null Hektar betragen. Das geplante Bauvorhaben wirkt sich aufgrund seiner Entfernung zum Quartier (Wochenstube) in der Kirche in Trostberg und zum Winterquartier in Burg Stein (über 2,0 km) aber nicht direkt aus. In den „konkretisierten Erhaltungszielen“ ist außerdem neben dem Schutz der Quartiere die Erhaltung unzerschnittener Flugkorridore zwischen Kolonien und Jagd- und Nahrungshabitaten enthalten. Im Standard-Datenbogen sind die Jagd- und Nahrungshabitate der Kolonien aber nicht unter Schutz gestellt. Wir halten daher weder die Flugkorridore noch die Jagd- und Nahrungshabitate für geschützte Gebietsbestandteile. Bis zur Festlegung des Schutzzwecks im Verordnungswege ist im Hinblick auf die Erhaltungsziele derzeit allein der Standard-Datenbogen maßgebend (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.01.2007, Az. 9 A

20.05, juris, Rd. Nr. 75). Eine flächenhafte Ausdehnung des Gebietsschutzes wurde weder bei der Meldung der Gebiete durch den Freistaat Bayern noch bei der Entscheidung über die Aufnahme der Gebiete in die Gemeinschaftsliste durch die Europäische Kommission für notwendig erachtet. Vor dem Hintergrund der strengen Rechtsprechung des EuGH zur klaren Abgrenzung der Schutzgebiete meinen wir, dass die Ausdehnung des Gebietsschutzes auf Flächen außerhalb des abgegrenzten FFH-Gebiets nicht möglich ist. Das Schutzkonzept der Habitatrichtlinie beruht auf zwei Säulen, nämlich zum einen auf dem ubiquitären Artenschutz (Art. 12 FFH-RL) und zum andern auf dem besonderen Gebietsschutz (Art. 6 FFH-RL). Letzterer knüpft an die Unterschutzstellung einer bestimmten Fläche an. Dementsprechend definiert Art. 1 FFH-RL unter Buchstabe j ein "Gebiet" als "einen geographisch definierten Bereich mit klar abgegrenzter Fläche" und unter Buchstabe l ein "besonderes Schutzgebiet" als "ein ... ausgewiesenes Gebiet, in dem die Maßnahmen, die zur Wahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und/oder Populationen der Arten, für die das Gebiet bestimmt ist, erforderlich sind, durchgeführt werden". Das schließt es daher schon grundsätzlich aus, den Gebietsschutz mit Blick auf Folgewirkungen von Beeinträchtigungen gebietsexterner Flächen über die Gebietsgrenzen auszudehnen. Es wäre systemwidrig und verfehlt, gebietsexterne Flächen, die von im Gebiet ansässigen Vorkommen geschützter Tierarten zur Nahrungssuche genutzt werden, regelmäßig in den Gebietsschutz einzubeziehen. Da die Fledermausarten Mopsfledermaus, Wimperfledermaus und Großes Mausohr nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers ihre Jagd- und Nahrungshabitate in einem Aktionskreis je nach Art von ca. 5,0 km bis ca. 15,0 km um ihr Quartier haben, müssten sonst anderenfalls weite Teile des südostbayerischen Raums flächendeckend als FFH-Gebiet für die Fledermäuse ausgewiesen werden. Dass dies bei der Meldung und Ausweisung des FFH-Gebiets versehentlich unterlassen wurde, ist ausgeschlossen. Im Rahmen der Eingriffsregelung werden die Lebensraumansprüche der Fledermäuse jedenfalls berücksichtigt. Die vorgesehenen naturschutzfachlichen Kompensationsmaßnahmen dienen auch der Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Jagd- und Nahrungshabitate. Soweit die Verträglichkeitsprüfung also hilfsweise wegen der gebietsbezogenen Konkretisierungen der Erhaltungsziele unzerschnittenen Flugkorridore zwischen Kolonien/Quartieren und gebietsexternen Jagd- und Nahrungshabitaten bzw. wichtige Jagd- und Nahrungshabitate in Bezug auf die geschützten Arten Großes Mausohr, Mopsfledermaus und Wimperfledermaus berücksichtigt hat, ist dies grundsätzlich nicht geboten.

Unterstellt man aber, dass die „konkretisierten Erhaltungsziele“ als inhaltliche Vorwegnahme einer später zu erwartenden Verordnung zum Schutz der Gebiete zu deuten wären, so könnten die Jagd- und Nahrungshabitaten und die unzerschnittenen Flugkorridore dazwischen vom Schutzzweck des Gebietsschutzes umfasst sein. Nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung ist zudem ein FFH-Gebiet im Regelfall des Art. 4 Abs. 1 Satz 1 FFH-RL falsch abgegrenzt und muss auf gebietsexterne Nahrungshabitate ausgedehnt werden, wenn dem Gebietsschutz des Art. 6 FFH-RL unterfallende Vorkommen von Tierarten auf diese Nahrungshabitate zwingend angewiesen sind. Auch ist der Schutz der Austauschbeziehungen zwischen verschiedenen Gebieten und Gebietsteilen unverzichtbar mit der Folge, dass Beeinträchtigungen dieser Austauschbeziehungen, z. B. durch Unterbrechung von Flugrouten, dem Schutzregime des Gebietsschutzes unterfallen und als Erhaltungsziel anzusehen sind (BVerwG vom 14.4.2010, NVwZ 2010, 558, Rd. Nrn. 32, 33 und 48; BayVGH vom 24.11.2010, Az. 8 A 10.40013, Rd. Nr. 45). Allerdings wäre es dann gemeinschaftsrechtlich zulässig, für gemeldete oder zu meldende Erweiterungsflächen weniger strenge Schutzanforderungen zu stellen als für die Flächen des gelisteten Gebiets. Als Mittel dazu kommt dabei grundsätzlich - als Regelung für vergleichbare innerstaatliche Situationen - eine vorläufige Unterschutzstellung der betreffenden Flächen in Betracht, die den Schutzstandard näher umschreibt. Wie schon oben angeführt, ergeben sich aber keine Hinweise darauf, dass die Jagd- und Nahrungshabitate und die Flugkorridore der geschützten Fledermausarten als geschützte Gebietsbestandteile der FFH-Gebiet „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“ und „Winterquartier der

Mopsfledermaus in Burg Stein“ in der Gebietsausweisung fehlerhaft unterblieben ist. Ob eine falsche Gebietsabgrenzung vorliegt kann hier zudem dahinstehen. Der Vorhabensträger hat jedenfalls vorsorglich auch die Auswirkungen des Bauvorhabens im Planfeststellungsabschnitt auf das Große Mausohr, die Mops- und die Wimperfledermaus im Hinblick auf die Zerschneidung von Flugkorridoren zwischen den Quartieren in der Kirche in Trostberg und der Burg Stein und den Jagd- und Nahrungshabitaten bzw. die Erhaltung wichtiger Jagd- und Nahrungshabitate in einer FFH-Verträglichkeitsabschätzung untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen in Bezug auf die betreffenden gebietsexternen Flächen greifen wir vorliegend auf. Nach diesen Untersuchungen lies sich insofern feststellen, dass der Wald im Bereich der beiden Tunnelportale überwiegend von Kleinen Bartfledermäusen und seltener auch von Zwerg- und Wasserfledermäusen genutzt wird. Insbesondere die Mopsfledermaus und das Große Mausohr konnten nach Auswertung der jeweils in sechs Nächten (Mai, Juni, und August) mit Batcordern insgesamt aufgezeichneten Fledermausrufe nur einmal bzw. gar nicht an den Tunnelportalen nachgewiesen werden, obwohl der Hangleitenwald für diese Arten ein geeignetes Jagdhabitat darstellt. Auch für die Wimperfledermaus erfolgten nur vier Nachweise. Die Aktivitätsdichte ist damit vergleichsweise gering. Aufgrund der großen Aktionsradien dieser Arten ist dieses Ergebnis auch nicht ungewöhnlich. Eine hohe Jagdaktivität von Mopsfledermäusen, Großen Mausohren und Wimperfledermäusen lässt sich nicht belegen. In erster Linie sind daher nicht oder nicht gefährdete Fledermausarten durch das Bauvorhaben berührt. Der kritische Bereich der Tunnelportale kann für die nachgewiesenen Arten auch nicht als alleiniger Jagdlebensraum gelten. Selbst unter der Annahme, dass in Teilabschnitten der Trasse straßennahe Jagd- und Nahrungshabitate in einem 10,0 m breiten Waldstreifen für einzelne Arten beeinträchtigt würden, stellt der untersuchte Abschnitt vielmehr einen kleinen und unwesentlichen Teil des gesamten Jagdlebensraumes der betroffenen Arten dar. Diese jagen je nach Art in einem Radius von mehreren Kilometern um die Quartiere (z. B. Großes Mausohr bis 15,0 km (entspricht ca. 700 km²); Mopsfledermaus bis zu 5,0 km (entspr. ca. 80 km²); Wimperfledermaus bis zu 10,0 km (entspr. ca. 315 km²), Meschede & Rudolph (2004). Es lässt sich damit aus der Biologie der relevanten Arten mit ihren großen Aktionsradien nachvollziehbar ableiten, dass relativ kleinflächige Verluste von Jagd- und Nahrungshabitaten nur sehr geringe Auswirkungen auf die geschützten Fledermausarten haben und nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Erhaltungsziele führen. Die nur punktuellen und kleinflächigen Veränderungen durch das Bauvorhaben führen auch nicht zu großflächigen Freiflächen, die als habitatfremde Strukturen Jagd- und Nahrungshabitate zerschneiden könnten. Potentielle Flugkorridore zwischen den Kolonien/Quartieren zu den Jagd- und Nahrungshabitaten bzw. wichtige Jagd- und Nahrungshabitate werden daher nicht durch das Bauvorhaben beeinträchtigt. Im Übrigen wird ein Kollisionsrisiko durch geeignete Schutzmaßnahmen wirksam vermindert (Schutzmaßnahmen S 5 und S 6 in Unterlage 10, Kap. 5.4.2, Unterlage 10.2, Unterlage 14). Damit liegen keine Eingriffe vor, die die ökologischen Merkmale des Gebiets ernsthaft beeinträchtigen könnten, insbesondere zum Verschwinden von in dem Gebiet vorkommenden Arten führen könnten. Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.1.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Es wurde ferner kritisiert, dass das konkretisierte Erhaltungsziel 1 für das FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ beeinträchtigt werde, welches unter anderem den funktionalen Zusammenhang zwischen amphibischen und auetypischen Lebensräumen mit den Leitenwäldern und die Erhaltung störungsarmer Verhältnisse ohne weitere Gebietszerschneidung enthalte. Durch das Bauvorhaben werde die Verbindung zwischen den Alzauen und den nördlichen Hangwäldern östlich und westlich des Tunnelportals zerschnitten. Nach den Unterlagen seien eine Gelbbauchunken-population und Fledermausarten durch die Zerschneidung von Lebensräumen konkret betroffen. Der Einwand ist nicht gerechtfertigt. Das Erhaltungsziel 1 und die weiteren Erhaltungsziele des FFH-Gebiets Nr. DE 8041-302 beziehen sich auf die Flächen des FFH-Gebiets. Die „aquatischen, amphibischen und auetypischen Lebensräume“ des FFH-Gebietes werden durch das Vorhaben Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 aber nicht unmittelbar beansprucht und auch nicht mittelbar beeinträchtigt. Die

Eingriffe durch das Bauvorhaben finden nicht im, sondern weit außerhalb des FFH-Gebietes statt. Zudem sind keine Fledermaus- und Amphibienarten in den konkretisierten Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Nr. DE 8041-302 genannt. Die angeführten Fledermäuse und Amphibien und mögliche Zerschneidungswirkungen wurden insbesondere in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht. Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.1.2 dieses Beschlusses und die Unterlage 14 wird verwiesen.

Es wurde außerdem eingewandt, dass erhebliche Beeinträchtigungen der Biber-Vorkommen im Bereich Trostberg-Schwarzau (Dietlwiese, Alzknie) entstehen würden. Auch dieser Vorwurf geht fehl. Der Biber ist zwar in den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ genannt. Eine erhebliche Beeinträchtigung ist aber schon vorab auszuschließen, weil durch das Bauvorhaben BA 1 gar nicht in den Lebensraum des Bibers eingegriffen wird. Die Eingriffe des Bauvorhabens beschränken sich auf den Hangleitenwald und die landwirtschaftlichen Nutzflächen am Fuß der Hangleite. Eingriffe in die Bereiche der Alz sowie von Trostberg-Schwarzau erfolgen nicht.

Ferner wurde der Vorwurf erhoben, dass im Rahmen der FFH-Verträglichkeits-abschätzung nicht ausreichend untersucht worden sei, ob die geplante Einleitung der Straßenabwässer über den Rabendener Bach in die Alz die Gewässerqualität der Alz und ihrer Zuflüsse (Erhaltungsziel 2 im FFH-Gebiet Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“), insbesondere durch betriebsbedingte Salz- und Abriebfrachten und Unfälle (ausgelaufenes Benzin, Öl usw.) beeinträchtige. Auch die Auswirkungen des zumindest als möglich erachteten Eingriffs in Hangquellen seien nicht berücksichtigt. Der Vorwurf wird ebenfalls zurückgewiesen. Sämtliche festgestellten Entwässerungs-einrichtungen entsprechen dem Stand der Technik und sind einvernehmlich mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein geplant worden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.7 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der verrohrte „Rabendener Bach“ wird bereits als Vorfluter für das Oberflächenwasser der Straßen- und Nebenflächen der B 304 (westlich der Alz) genutzt. Trotz der Einleitung von möglicherweise verunreinigtem Fahrbahnwasser wird die Gewässergüte der Alz in dem betreffenden Flussabschnitt (sowie auf der gesamten Lauflänge der Alz) mit „mäßig belastet (II)“ angegeben (Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), Bestandsaufnahme 2004, Saprobieklasse). Es ist weiterhin vorgesehen, das Oberflächenwasser der Straßenflächen von Bauanfang bis Westportal über den „Rabendener Bach“ abzuführen. Im Gegensatz zum derzeitigen Zustand wird zukünftig das Oberflächenwasser durch Absetzanlagen vor der Einleitung in den „Rabendener Bach“ vorgereinigt. Die Einleitung des Rabendener Bachs in die Alz erfolgt bei Fluss-km 45,340 auf Höhe der Alzbrücke (Wasserburger Straße). Die Grenze des FFH-Gebiets (Nr. DE 8041-302) und des SPA-Gebiets (Nr. DE 8140-471) befindet sich jeweils ca. 500 m im Oberstrom der Einleitung. Selbst wenn in einem Havariefall durch den „Rabendener Bach“ stark verunreinigtes Wasser in die Alz gelangen würde, hätte dies keine Folgen für das o. g. FFH-/SPA-Gebiet, da sich eine Kontamination in Fließrichtung auswirken würde und sich die Schutzgebiete flussaufwärts befinden. Das Erhaltungsziel 2 des FFH-Gebietes Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“ bezieht sich auf „Flüsse der planaren bis montanen Stufe mit Vegetation des Ranunculion fluitantis und des Callitricho-Batrachion“ (LfU 2006, Gebietsbezogene Konkretisierung der Erhaltungsziele, Gebiets-Nummer: 8041-302). Das Erhaltungsziel 2 betrifft folglich nicht den verrohrten „Rabendener Bach“. Das Risiko eines Unfalls mit einem Eintrag von wassergefährdenden Stoffen in die Alz besteht schon gegenwärtig und auch in Zukunft, unabhängig von der Realisierung der geplanten Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1. Im schlimmsten Fall könnte sich ein Unfall direkt auf der Alzbrücke (Wasserburger Straße (B 304)) ereignen und sich unmittelbar auf die Alz auswirken. Betrachtet man die Eintrittswahrscheinlichkeit dieses Szenarios ist festzustellen, dass aufgrund der Verkehrszahlen diese Wahrscheinlichkeit zur Zeit höher liegt als im Planfall, da sich die Verkehrsmenge zukünftig reduzieren wird. Das geplante Rückhaltebecken (20 m³) und das nachgeschaltete Havariebecken (100 m³) am Nordportal verhindern wirkungsvoll eine Kontamination von Boden und Wasser, da die gesamte Entwässerung des Tunnels zum Nordportal und über die genannten Becken

erfolgt. Eine erhebliche Beeinträchtigung durch die Straßenentwässerung kann unter diesen Umständen von vorneherein ausgeschlossen werden. Mögliche erhebliche Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Hangquellen, die unmittelbar an der B 299 im Hangbereich und am Fuß der Alz-Hangleite liegen (im Bereich von Bau-km 1+300 bis 1+500 und darüber hinaus), sind aufgrund der Lage und der Distanz zum Tunnel (mindestens 500 m Abstand zum Nordportal) ebenfalls unwahrscheinlich. Im Hangbereich zwischen West- und Nordportal wurden bei der Biotoptypen- und Realnutzungskartierung keine natürlichen/naturnahen Hangquellen festgestellt. Im ingenieurgeologischen Gutachten (Müller + Hereth 2005) wird ein gefasster Quellaustritt (Betonschacht) im Bereich des Westportals beschrieben. Laut Gutachten kann der Tunnelvortrieb eventuell zu einem Rückgang dieser Quellschüttung führen. Die genannte, künstlich gefasste Quelle, deren Wasser unterirdisch abgeleitet wird, besitzt aber aus naturschutzfachlicher Sicht keine ökologische Bedeutung und hat daher keinen Schutzstatus.

Es wurde auch der Vorwurf erhoben, dass die Summationswirkung mit anderen Projekten nicht berücksichtigt worden sei, obwohl die Ortsumfahrung Altenmarkt Aubergtunnel BA 1 zu ihrer Verkehrswirksamkeit den Bauabschnitt 2 benötige. Die Bauabschnitte 1 und 2 zusammen seien wiederum Bestandteil der beabsichtigten großräumigen Verkehrsverlegung der B 304 und B 299 zwischen der A 94 bei Altötting im Norden und der A 8 Ost bei Traunstein im Süden und daher insgesamt zu untersuchen. Auch dieser Vorwurf ist unbegründet. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsprüfung wird neben den Auswirkungen des konkret zur Zulassung stehenden Projekts zusätzlich geprüft, ob sich im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten eine erhebliche Beeinträchtigung ergeben kann. Es sind dabei nur solche Vorhaben zu berücksichtigen, die noch nicht verwirklicht, aber schon hinreichend konkretisiert sind und die grundsätzlich Wirkungen auf die gleichen Erhaltungsziele erwarten lassen, die auch vom Bau der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 betroffen werden. Kumulative Wirkungen mit anderen Plänen und Projekten sind hier im konkreten Fall zum derzeitigen Kenntnisstand nicht zu erwarten. Eine Kumulation von Wirkungen im FFH-Gebiet kann erst dann entstehen, wenn eine projektbedingte Beeinträchtigung im FFH-Gebiet festgestellt wird. Für die FFH-Gebiete Nr. DE 8041-302, DE 7839-371, DE 8041-301und das SPA-Gebiet DE 8140-471 werden aber keine Beeinträchtigungen festgestellt und folglich sind daher auch keine Kumulationswirkungen zu betrachten. Zudem sind als andere Pläne und Projekte ausschließlich solche Pläne und Projekte aufzufassen, für die „eine Baugenehmigung vorliegt bzw. diese Baugenehmigung vor dem Planfeststellungsbeschluss des Vorhabens zu erwarten ist“. Für das Vorhaben Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 ist das Bauvorhaben Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 folglich nicht hinsichtlich kumulativer Wirkungen zu berücksichtigen. Das Gleiche gilt auch für die geplanten Bauvorhaben Westumfahrung Trostberg, Südspange Trostberg und Ostspange Trostberg. Auf die Ausführungen unter C.4.1 und C.4.2 dieses Beschlusses zur Planrechtfertigung und Abschnittsbildung wird verwiesen.

Da aufgrund der Untersuchungen des Vorhabensträgers schon von vorneherein ausgeschlossen werden konnte, dass das Bauvorhaben die o. g. Gebiete erheblich beeinträchtigt, war eine FFH-Verträglichkeitsprüfung nach § 34 Abs. 1 BNatSchG nicht erforderlich.

4. Materiell-rechtliche Würdigung

4.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

4.2 Abschnittsbildung

Das Planfeststellungsverfahren umfasst den ersten Bauabschnitt (BA 1) der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel im Zuge der B 299/B 304. Die Planung für den zweiten Abschnitt (BA 2) der Ortsumfahrung Altenmarkt wird derzeit durch den Vorhabensträger vorbereitet.

Verschiedene Einwender haben eine Abschnittsbildung für die Ortsumfahrung Altenmarkt als fehlerhaft und unzulässig kritisiert. Das Bauvorhaben für den BA 1 trage nur unbedeutend zur Verwirklichung der verkehrlichen Ziele bei, die mit der Ortsumfahrung für Altenmarkt insgesamt verfolgt würden. Das mit der Gesamtplanung verfolgte Ziel, mit der Verlegung der B 299/B 304 zwischen Neuötting und südlich Traunstein eine leistungsfähige Bundesstraßenverbindung der Bundesautobahnen A 94 und A 8 Ost zu schaffen, werde mit dem BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt aber nicht erreicht. Durch die Realisierung des BA 1 ändere sich auch an der gravierenden Belastung der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt nichts. Der Durchgangsverkehr auf dem Straßenzug B 299/B 304 in nordost-westlicher Richtung und umgekehrt sei nur geringfügig. Maßgeblich für die Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt sei der Verkehr von Nord nach Süd auf der B 299 und B 304. Die einzige entlastete Verkehrsstrecke an der B 304 bis zum Schneeweiseck sei sehr kurz und rechtfertige keinesfalls den Bau eines extrem kostenaufwendigen Tunnels. In den ausgelegten Planunterlagen werde deshalb zwar die verkehrswirksame Eigenständigkeit des BA 1 herausgestellt, jedoch die Planrechtfertigung unzulässig mit Vorteilen begründet, welche sich ausschließlich mit dem BA 2 erreichen ließen. Es wurde ferner eingewandt, dass der BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel auch keinerlei Verkehrsbedeutung habe, weil die prognostizierte Verkehrsbelastung zwischen dem neuen Kreisverkehr und dem Schneeweiseck im Prognosejahr 2025 bei 18.100 Kfz/24h liege und damit sogar höher sei als heute. Zudem würden jegliche Prüfungen oder auch nur Folgenabschätzungen für den möglichen weiteren Verlauf des BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt, insbesondere hinsichtlich Zwangspunktbetroffenheiten und dem naturschutzfachlichen Gebiets- und Artenschutz, in den Planunterlagen fehlen. Die Planunterlagen enthielten daher nicht den in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der abschnittsweisen Planung von Straßen geforderten „Blick nach vorne“.

Diese Kritik an der festgestellten Abschnittsbildung weisen wir aus folgenden Erwägungen zurück:

Die Abschnittsbildung ist als ein Mittel sachgerechter und überschaubarer Gliederung planerischer Problembewältigung grundsätzlich zulässig. Diese Vorteile der Abschnittsbildung könnten nicht genutzt werden, wenn die weitere Trassenführung bereits unumstößlich feststehen müsste. Sie unterliegt dabei aber der Prüfung, ob sie sich innerhalb der planerischen Gestaltungsfreiheit, insbesondere der durch das Abwägungsgebot und die Problembewältigung gesetzten Grenzen hält. Sie darf nicht von sachwidrigen Erwägungen bestimmt werden. Ein Planfeststellungsabschnitt muss deshalb auf der Grundlage einer Gesamtkonzeption gebildet werden, einen sachlichen Bezug zum Folgeabschnitt haben und eine eigenständige - wenn auch nicht in vollem

Umfang die ihm in der Gesamtplanung zugedachte - Verkehrsfunktion aufweisen. Damit soll gewährleistet werden, dass eine in Teilen durchgeführte Planung auch dann noch sinnvoll ist und bleibt, wenn sich das Gesamtplanungskonzept im Nachhinein als nicht realisierbar erweist. Es soll also kein Planungstorso durch die Abschnittsbildung entstehen. Im Rahmen der Abschnittsrechtfertigung ist darüber hinaus zu prüfen, ob dem Gesamtkonzept und damit der Planung in den folgenden Streckenabschnitten in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht unüberwindliche Hindernisse entgegenstehen (BVerwG vom 28.2.1996, Az. 4 A 27/95, juris, Leitsatz 2; BVerwG vom 19.5.1998, Az. 4 A 9/97, juris, Rd. Nr. 63). Denn eine Gesamtplanung, die sich objektiv in ihrer Umsetzung vor nicht überwindbaren Hindernissen sieht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag. Erforderlich aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach Art eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“ (vgl. BVerwG vom 12.03.2008, Az. 9 A 3.06, juris, Rd. Nr. 270).

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

4.2.1 Eigenständige Verkehrsfunktion

Die Gesamtmaßnahme Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz ist mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in zwei Streckenabschnitte unterteilt worden, da der BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt unabhängig vom BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt in einem eigenen Verfahren planfestgestellt und gebaut werden kann. Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572), denn der hier verfahrensgegenständliche Abschnitt ist in vollem Umfang an das bestehende überregionale Straßennetz verkehrswirksam angebunden. Die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 hat eine Länge von 1,5 km. Sie bindet im Westen von Altenmarkt a. d. Alz an die bestehende B 304 an und endet auf der B 299 im Norden von Altenmarkt a. d. Alz. Der Verkehr auf der bestehenden B 304 bis zum so genannten Schneeweiseck im Ortskern von Altenmarkt a. d. Alz wird damit auf die Ortsumfahrung verlegt. Der BA 1 der Ortsumfahrung ist sowohl bei Beginn und Ende des Planfeststellungsabschnittes an das überörtliche Straßennetz angebunden und entwickelt damit auch ohne die Fertigstellung des BA 2 bereits eine eigenständige Verkehrsfunktion. Im Planfeststellungsabschnitt ergibt sich nach einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 28. August 2008 (mit Ergänzung vom März 2009) im Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung von 8.700 Kfz/24h und nach Fertigstellung des BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt eine Verkehrsbelastung von 8.300 Kfz/24h. Gleichzeitig wird die bestehende B 304 vom Schneeweiseck in Richtung Wasserburg bereits durch den BA 1 deutlich vom Verkehr entlastet (im Prognosejahr 2025 ohne BA 1: 9.800 Kfz/24h; im Prognosejahr 2025 mit dem BA 1: 1.300 Kfz/24h). Damit ist die Verkehrswirksamkeit für den BA 1 gegeben.

Im Rahmen der Rechtfertigung für einen Teilabschnitt ist dessen Einbettung in die Gesamtplanung zu berücksichtigen. Mit Realisierung nur eines Teils der Gesamtplanung können selbstverständlich nicht alle Ziele der Gesamtplanung, wie etwa die Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung zwischen der A 94 und der A 8 Ost, erreicht werden. Müssten dennoch an die Abschnittsrechtfertigung im Hinblick auf die Verkehrsfunktion des Abschnitts und seine Einbindung in das Bundesfernstraßennetz dieselben Maßstäbe angelegt werden wie an die Gesamtplanung, wäre eine Abschnittsbildung praktisch unmöglich. Diese Konsequenz würde das notwendige Planungsinstrument der Abschnittsbildung in Abrede stellen. Mit der Rechtsprechung erachten wir es daher für zulässig, wenn an die Abschnittsrechtfertigung in Bezug auf die Verkehrsfunktion nicht derselbe Anspruch gestellt wird, wie bei der Gesamtplanung. Ausreichend ist, dass die Teilplanung dafür sorgt, dass auch bei einem Scheitern der Gesamtplanung die von den

Planbetroffenen abverlangten Opfer gerechtfertigt bleiben. Die dargestellte Verkehrsfunktion des BA 1 erfüllt diese Voraussetzung. Als Bindeglied zwischen den Bundesstraßen B 299 und B 304 ist die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 sowohl in westlicher als auch in nördlicher Richtung an das bestehende Bundesstraßennetz angebunden. Durch die beidseitige Anbindung an das überregionale Straßennetz und die dargestellte Verkehrswirksamkeit erreicht der Planfeststellungs-abschnitt eine eigenständige Verkehrsfunktion. Der Planfeststellungs-abschnitt steht darüber hinaus in einem sachlichen Zusammenhang mit dem Folgeabschnitt BA 2 der Ortsumfahrung von Altenmarkt. Dass die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 die volle Verkehrswirksamkeit für Altenmarkt a. d. Alz und Stein a. d. Traun erst im Zusammenspiel mit dem BA 2 erreichen wird, ist hinzunehmen, da das Instrument der Abschnittsbildung den Vorhabensträger berechtigt, Bauabschnitte zu realisieren, deren Funktion im Wegenetz sich für eine Übergangszeit darin erschöpft, in erster Linie örtliche Verkehrsprobleme zu lösen, ohne dass dadurch die Bedeutung des Gesamtvorhabens für den weiträumigen Verkehr in Frage gestellt würde. Für die Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 wird derzeit der Vorentwurf erstellt und voraussichtlich Ende 2011 zur Genehmigung beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingereicht.

Zudem wird dabei übersehen, dass die Verwirklichung des BA 1 auch zu einer wesentlichen Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt führt, indem sie die Anwohner der Wasserburger Straße durch einen Rückgang der Verkehrsbelastung um 87 % von Emissionen entlastet (Verkehrsgutachten: nur noch 1.300 Kfz/24h im rückzustufenden Abschnitt der B 304 zwischen Schneeweiseck und Dorfen) und durch Reduzierung des Abbiegeverkehrs eine Verstetigung des Verkehrsflusses am Kreuzungspunkt Schneeweiseck sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit insgesamt bewirkt. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter C.4.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. An dieser Beurteilung ändert sich auch nichts, wenn zum Teil Fußgängerbedarfsampeln in der Ortsdurchfahrt Altenmarkt weiterhin bestehen bleiben.

Es wird dabei von uns auch nicht verkannt, dass die Verkehrsbelastung in dem Teilbereich auf der B 299 in Richtung Süden zukünftig auch den aus Richtung Wasserburg in Richtung Traunstein fahrenden Verkehr zusätzlich aufnehmen muss und einen Umweg für den in Richtung Traunstein fahrenden Verkehr verursacht. Aus dieser Verkehrsmehrung von etwa 14 % ergibt sich aber erkennbar keine gravierende Mehrbelastung mit Verkehrsimmissionen. Auf die Ausführungen unter C.4.4.4.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Auch sind für die Fahrzeit der Verkehrsteilnehmer Zeit und Weg maßgebend. Der für Kraftfahrer in Richtung Traunstein durch das Bauvorhaben im 1. Bauabschnitt entstehende geringe Umweg von etwa 650 m über die Kreisverkehrs-anlage am nördlichen Tunnelportal wird durch den Zeitgewinn für eine Fahrt wegen der erheblich verringerten Staugefahr in der Ortsdurchfahrt Altenmarkt mehr als aufgehoben.

4.2.2 Keine unüberwindbare Hindernisse in weiteren Planungsabschnitten

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

Solche Hindernisse ergeben sich insbesondere nicht daraus, dass die weitere Trassenführung noch nicht endgültig feststeht. Denn es ist gerade das Merkmal der abschnittsweisen Planung, dass ein Gesamtvorhaben planerisch in mehreren aufeinander folgenden Etappen verwirklicht wird, um auf diese Weise die Planung praktikabler, effektiver und leichter überschaubar zu gestalten (BVerwG, Beschluss vom 14. Oktober 1996 BVerwG 4 VR 14. 96 Buchholz 407. 4 § 17 FStrG Nr. 123 S. 150).

Diese Vorteile der Abschnittsbildung könnten nicht genutzt werden, wenn die weitere Trassenführung bereits unumstößlich feststehen müsste.

Unüberwindbare Hindernisse könnten sich aus den Anforderungen und Schutzzielen der europäischen FFH-RL im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit des Gesamtprojekts, aus artenschutzrechtlichen Verbotsnormen oder anderen, strikt geltenden Rechtsnormen ergeben. Denn eine Gesamtplanung, die sich objektiv in ihrer Umsetzung vor nicht überwindbaren Hindernissen sieht, verfehlt ihren gestaltenden Auftrag. Ist die Gesamtplanung im Rahmen von vorneherein undurchführbar, ist ihre Berücksichtigung in der Abschnittsrechtfertigung unzulässig. Zwar müssen stets die Folgen für die weitere Planung in Blick genommen werden, ausreichend ist jedoch eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte in Gestalt eines „vorläufigen positiven Gesamturteils“. Eine summarische Prüfung für die Folgeabschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Hingegen ist nicht erforderlich, dass durch die Prognose ein Grad der Gewissheit erreicht wird, der eine Verzögerung oder ein Scheitern des Gesamtvorhabens aus welchen Gründen auch immer ausschließt (BVerwG v. 23. 11. 2007, Az. 9 B 38.07). Ausreichend ist, dass die Abschnittsbildung gewährleistet, dass selbst im Falle des Scheiterns des Gesamtprojekts die den Planbetroffenen abverlangten Opfer gerechtfertigt bleiben (vgl. BayVGH, Urt. v. 5.7.1994, Az. 8 A 93.40054, juris, Rd. Nr. 44).

Im Rahmen des bisherigen Anhörungsverfahrens ist eine Vielzahl von diesbezüglichen Einwendungen gegen den BA 2 der Ortsumfahrung von Altenmarkt eingegangen, die wir in unserer Planungsentscheidung mitberücksichtigen. Die Berücksichtigung kann jedoch nur im Rahmen einer vorausschauenden Abwägung auf der Grundlage des derzeitigen Planungsstands erfolgen und lässt daher noch Planungsspielraum für das nachfolgende weitere Planungsverfahren im Folgeabschnitt offen. Eine abschließende Prüfung und Abwägung der Betroffenheiten kann daher erst in einem Planfeststellungsbeschluss für den Folgeabschnitt auf der Grundlage einer gesicherten Planung erfolgen. Im Falle der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 ist vorliegend nicht ersichtlich, dass nach diesem planerischen Maßstab die Verwirklichung des Gesamtvorhabens durch vornherein unüberwindliche Hindernisse in Frage gestellt ist bzw. ein „Planungstorso“ entstehen könnte. Aus dem Anhörungsverfahren haben sich keine Anhaltspunkte dafür ergeben, dass dem weiteren Verlauf der Trasse unüberwindliche Hindernisse aufgrund zwingender Rechtsvorschriften wie aus dem FFH-Gebietsschutz und dem europäischen Artenschutz oder aufgrund der Betroffenheit öffentlicher oder privater Belange entgegenstehen könnten.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (Dorsch Consult, 1996 bis 2001) sind für den mittleren Bereich der Neutrassierung der B 299 und B 304 Umfahrungen westlich (Variante MW und MT) und östlich (Varianten MO1, MO2) von Trostberg untersucht worden. Diese Varianten lagen auch dem Raumordnungsverfahren 2001 bis 2002 zugrunde (vgl. Unterlage 1). Der hier vorliegende Planfeststellungsabschnitt BA 1 entspricht weitgehend der Variante MT, die im zweiten Bauabschnitt an den südlichen Teil der Variante MW angebunden wird. Gegenstand des Variantenvergleichs in der Umweltverträglichkeitsstudie waren die Variantenkombinationen „Variante MW und Variante MT“, „Variante MO1 und Variante MT“ und schließlich die „Variante MO2 und Variante MT“ (vgl. Trassendarstellungen in Unterlage 1, S. 5, Abbildung 1, S. 9, Abbildung 2). Daraus ist ersichtlich, dass die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 (= Variante MT) ein Bestandteil aller untersuchten Variantenkombinationen ist. In der landesplanerischen Beurteilung vom 23.05.2002 wurde die Variante MW und MT positiv beurteilt. Die Variante MT liegt der vorgelegten Planfeststellung zugrunde. Mit der Realisierung der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 sind damit alle weiteren in der Umweltverträglichkeitsstudie und Raumordnung untersuchten Varianten im mittleren, aber auch im südlichen und nördlichen Bereich der Neutrassierung der Bundesstraßen 299 und 304 möglich. An dem nördlichen Punkt der Trassenführung der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 können also noch verschiedene Planungsvarianten für den zweiten Bauabschnitt in Betracht kommen. Eine konkrete

parzellenscharfe Linienführung für den Folgeabschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 mit erkennbar betroffenen Belangen gibt es noch nicht.

Im Rahmen der Vorausschau auf die Gesamtplanung der Ortsumfahrung Altenmarkt wird daher festgestellt, dass in diesem Planungsstadium der Realisierung der Trasse im BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit der Weiterführung nördlich von Altenmarkt a. d. Alz bei Mögling über die so genannte Dietlwiese, den Anstieg bei Nock, östlich von Pirach sowie Anning und dem Anschluss an die bestehende B 304 bei St. Georgen mangels einer erkennbaren hinreichenden planerischen Verfestigung auch noch keine unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen. Die Rüge einer naturschutzfachlichen Fehlbehandlung im weiteren Trassenverlauf ist daher nicht gerechtfertigt. Nach diesem Maßstab kann nicht substantiiert dargetan werden, dass dem Gesamtvorhaben im östlichen Folgeabschnitt mit Blick auf durch die Weiterführung der Trasse betroffene FFH-Gebiete ein unüberwindbares naturschutzrechtliches Planungshindernis entgegensteht. Es gibt insbesondere auch keine Beweisregel des Inhalts, dass das Gebietsschutzrecht nach der FFH-RL sich als unüberwindliches Planungshindernis erweist. Nach der gefestigten Rechtsprechung des BVerwG erfährt die grundsätzliche Zulässigkeit der Abschnittsbildung durch das Gebietsschutzrecht keine Einschränkung. Für das Artenschutzrecht gilt nichts Anderes. Selbst wenn in der Vorausschau eine erhebliche Beeinträchtigung prognostiziert werden müsste, verbleibt dem Vorhabensträger die Möglichkeit, im Rahmen der späteren FFH-Verträglichkeitsprüfung, die dann den konkreten Planfeststellungsabschnitt betrifft, den Nachweis zu führen, dass sein spezielles Schutzmaßnahmenkonzept durch ein geeignetes Risikomanagement den Eintritt des ökologischen Schadens wirksam verhindern und damit die Verträglichkeit gewährleisten wird. Darüber hinaus kann ein Straßenbauvorhaben, das diese Prüfschwelle nicht überwindet, schließlich noch immer aufgrund einer Abweichungsprüfung zugelassen werden. Dem Vortrag der Einwender ist nicht zu entnehmen, dass die befürchtete Beeinträchtigung der FFH-Gebiete nicht durch geeignete Schutzmaßnahmen unter die Erheblichkeitsschwelle gedrückt und das Bauvorhaben auch nicht im Rahmen der Abweichungsprüfung zugelassen werden kann. Mit Blick auf das Artenschutzrecht gilt nichts anderes; auch insoweit ist nicht substantiiert dargetan, dass dem weiteren Trassenverlauf im Folgeabschnitt unüberwindbare, d. h. auch nicht durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen oder gegebenenfalls im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG auszuräumende artenschutzrechtliche Planungshindernisse entgegen stünden.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren bedarf es daher noch keiner vertieften „vorausschauenden“ Beurteilung der Realisierbarkeit des Folgeabschnittes.

4.2.3 Einwendungen aus Folgeabschnitten wegen Zwangspunktbetroffenheiten

Viele Einwender bemängelten im Anhörungsverfahren, dass die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 einen Zwangspunkt für die Trassenführung in nachfolgenden Streckenabschnitten, insbesondere den BA 2, setze und daher sich daraus ergebende Einwendungen schon jetzt zu erheben seien, um spätere Rechtsnachteile in einem Klageverfahren zu vermeiden.

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

der der Belang nicht betroffen wäre. Hierfür können insbesondere topologische und technische Gegebenheiten maßgebend sein. Für die Beurteilung, ob im rechtlichen Sinne der erste Abschnitt für ein sich im folgenden Abschnitt gelegenes Grundstück einen "Zwangspunkt" ergibt, kommt es nicht darauf an, ob dieser Trassenverlauf im Sinne der planfestgestellten Trassenführung aus der Sicht der Planfeststellungsbehörde die allein sinnvolle ist.

Jedoch löst das Bauvorhaben zum einen keine Zwangspunktbetroffenheiten im Folgeabschnitt BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt aus und hat auch keine präjudizierende Wirkung auf die noch planfestzustellenden weiteren Abschnitte bei der Neutrassierung der B 299 und B 304. Mit der Realisierung des BA 1 sind wie schon oben angeführt, alle weiteren in der Umweltverträglichkeitsstudie und der Raumordnung untersuchten Varianten im mittleren, aber auch im südlichen und nördlichen Bereich der Neutrassierung der Bundesstraßen B 299 und B 304 möglich. Eine konkrete parzellenscharfe Linienführung für den Folgeabschnitt der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 gibt es noch nicht. Die im Verfahren angeführten Grundstücke befinden sich in deutlicher Entfernung von dem projektierten Bauende des BA 1. Die Grundstücke können daher durch eine andere Trassenführung im BA 2 noch vor einem Zugriff verschont bleiben. Es werden daher alle in diesem Verfahren erhobenen Einwendungen zur Beeinträchtigung öffentlicher und privater Belange in den Folgeabschnitten zurückgewiesen. Dies gilt insbesondere für Einwände zur Nichterreichung von Planungszielen (z. B. Anbindung der Industrie- und Gewerbegebiete in Trostberg sowie Traunreut), zum FFH-Gebietsschutz und zum Artenschutz.

Zum anderen tritt eine Verkürzung des Rechtsschutzes der in Folgeabschnitten Betroffenen entgegen der vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. unter Hinweis auf die Rechtsprechung des BayVGH geäußerten Rechtsansicht nicht ein. Denn ist ein Bauvorhaben abschnittsweise bereits verwirklicht worden, so darf dies nicht dazu führen, dass die Alternativenprüfung fortan zulasten der in den nachfolgenden Abschnitten Betroffenen eingeschränkt oder aus dem Abwägungsprogramm gar gänzlich ausgeblendet wird. Die Planung muss in jedem Abschnitt dem Einwand Stand halten, dass eine andere Planungsvariante bei einer auf die Gesamtplanung bezogenen Betrachtung gegenüber dem der Planfeststellung zugrunde liegenden Planungskonzept vorzugswürdig ist. In vorangegangenen Teilabschnitten geschaffene Zwangspunkte erzeugen keine strikten Bindungen, sie sind jedoch in der Abwägung berücksichtigungsfähig und -bedürftig (vgl. BVerwG vom 2.11.1992, DVBl 1993, 161/163; vom 31.01.2002, Az. 4 A 15/01, juris, RdNr. 74; vom 14.7.2005, Az. 9 VR 23/04, juris, RdNr. 6). Zeigt sich daher in einem Rechtsstreit über den nachfolgenden Abschnitt, dass die auch für den ersten Planabschnitt maßgebliche Trassenwahl fehlerhaft ist, würde einer Aufhebung des angefochtenen Planfeststellungsbeschlusses nicht die Bestandskraft der für den vorangegangenen Abschnitt erlassenen Planungsentscheidung entgegen stehen. Auch der BayVGH hält inzwischen an seiner dazu im Urteil vom 4. November 2008, Az. 8 A 07.40043, zur B 15 neu Regensburg - Landshut - Rosenheim im Teilabschnitt von Neufahrn in Niederbayern bis Ergoldsbach vertretenen gegenteiligen Rechtsauffassung nicht mehr fest (Urteil vom 24.11.2010, Az. 8 A 10.400225, A 94 Planfeststellungsabschnitt Pastetten - Dorfen).

Die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 setzt insbesondere auch keine Zwangspunkte in Hinblick auf eine zukünftige Ortsumfahrung Obing. Diesbezügliche Einwände werden zurückgewiesen. Mangels Zwangspunktsetzung ist daher ein Eingehen auf die durch die Ortsumfahrung Obing entstehende Betroffenheiten und Problemstellungen im Rahmen der Planfeststellung für die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 nicht geboten. Eine Verkürzung des Rechtsschutzes der von der Ortsumfahrung Obing Betroffenen tritt ebenfalls nicht ein, da sie ihre Einwendungen gegebenenfalls im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens für dieses Bauvorhaben noch zu einem späteren Zeitpunkt vorbringen können.

4.3 Planrechtfertigung

4.3.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplan)

Durch die Aufnahme der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage zu § 1 Abs. 1 Satz 2 des 5. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl 2004 I, S. 2574) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbauvorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Bauvorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Bauvorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Bauvorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Auch die Unterteilung des im Bedarfsplan dargestellten Bauvorhabens in selbständige Abschnitte lässt die Rechtfertigungswirkung des Bedarfsplans nicht entfallen (BVerwG vom 24.2.2004, Az. 4 B 101.03, juris, Rd. Nr. 6; BayVGH vom 22.7.2003, Az. 8 A 01.40083, juris, Rd. Nr. 28, BayVGH vom 24.11.2010, Az. 8 A 11.40013).

Die Bindungswirkung nach § 1 Abs. 2 FStrAbG schließt jedoch nicht aus, dass in der Abwägung andere öffentliche oder private Belange Vorrang erhalten können. Aus diesem Grund werden im Folgenden die mit der Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 verfolgten Planungsziele näher erläutert, obwohl das für die Begründung der Planrechtfertigung angesichts der gesetzlichen Regelung nicht erforderlich ist.

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

4.3.2 Planungsziele

Das Bauvorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Unterlage 1 der Planfeststellungsunterlagen).

Mit dem Bauvorhaben werden folgende Planungsziele verfolgt:

Das Bauvorhaben dient im Rahmen einer Gesamtverkehrskonzeption der weiteren Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes im Zuge der Bundesstraßen B 299/B 304 zwischen der Bundesautobahn A 94 bei Altötting und der Bundesautobahn A 8 Ost bei Traunstein und einer Verkürzung der Fahrzeiten für den weiträumigen Verkehr.

Die Ortsumfahrung von Altenmarkt a. d. Alz BA 1 dient ferner der Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer durch die Beseitigung eines Unfallschwerpunktes im Knotenpunktsbereich der B 299 mit der B 304 in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt a. d. Alz (Schneeweiseck).

Durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr wird auch eine wesentliche Verminderung der durch den überörtlichen Verkehr verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen der Anwohner der jetzigen B 304 in der Ortsdurchfahrt der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz erreicht. Insbesondere wird durch die Reduzierung des stauträchtigen Abbiegeverkehrs am Knotenpunktsbereich der B 299 mit der B 304 in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt a. d. Alz (Schneeweiseck) eine Verringerung der durch Stau bedingten Verkehrsimmissionen in der gesamten Ortsdurchfahrt durch die Verstetigung des Verkehrs erreicht.

Dabei handelt es sich um zulässige Planungsziele. Eine Bundesfernstraße darf nicht nur gebaut werden, wenn sie vorwiegend dem weiträumigen Verkehr dient, sondern auch wenn sie zur Stärkung der allgemeinen Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes und zur Entlastung von überfüllten Ortsdurchfahrten vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil v. 15.01.2004, Az. 4 A 11/02, juris).

4.3.3 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die geplante B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 liegt im Übergangsbereich zu bebauten Gebieten der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz. Trostberg, Traunreut und Altenmarkt a. d. Alz sind Kommunen mit großen gewerblichen und industriellen Ansiedlungen. Der Verkehr setzt sich zusammen aus Personenverkehr und einem erhöhten Schwerverkehrsanteil. Der gesamte Verkehr auf der Nord-Süd Achse zwischen Altötting (Bundesautobahn A 94) und Traunstein (Bundesautobahn A 8 Ost), sowie der Verkehr von und in Richtung Wasserburg bzw. München (B 304) führt durch die Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz. Die Länge der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt a. d. Alz beträgt auf der B 304 ca. 1.118 m und auf der B 299 ca. 70 m. Zentraler Verknüpfungspunkt der beiden Bundesstraßen B 299 und B 304 ist das so genannte Schneeweiseck im Ortskern von Altenmarkt a. d. Alz. Über diesen Knotenpunktsbereich (Einmündung mit Linksabbiegespur) fließt der gesamte Verkehr der Bundesstraßen B 299 und B 304 aus den Richtungen Trostberg/Altötting, Traunreut/Traunstein und Wasserburg/München. Der Verkehrsfluss auf der B 299/B 304 wird durch eine bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage im Bereich Schneeweiseck, durch private und gewerbliche Ein- und Ausfahrten sowie Ladeverkehr zusätzlich behindert. Es überlagern sich in der gesamten Ortsdurchfahrt die Durchgangs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen. Die Städte und Gemeinden entlang der B 299 und B 304 weisen eine hohe Wirtschaftskraft auf mit entsprechend starkem Quell- und Zielverkehrsaufkommen im Güter- und Wirtschaftsverkehr. In Trostberg, Altenmarkt a. d. Alz, in Garching und in Tacherting überlagert sich der Durchgangsverkehr mit dem auf die Orte ausgerichteten Ziel- und Quellverkehr zusätzlich noch mit dem erheblichen innerörtlichen Verkehr. Dies führt zu hohen Belastungen in den Orten mit lang anhaltenden Staus an den Werktagen im Berufsverkehr, aber auch an den Wochenenden im Urlaubs- und Freizeitverkehr.

Die unmittelbaren Anwohner an der jetzigen B 304 Richtung Wasserburg zwischen dem Schneeweiseck und der Alz (16 Anwesen mit 60 Personen) und der jetzigen B 299 in der bestehenden Ortsdurchfahrt zwischen dem Schneeweiseck und der Alz (drei Anwesen mit sechs Personen) sind derzeit den Emissionen der Kraftfahrzeuge ungeschützt ausgesetzt.

Die amtliche Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2005 ergab bei der Einmündung B 299 und B 304 (so genanntes Schneeweiseck) in Altenmark a. d. Alz folgende durchschnittlichen täglichen Verkehrszahlen:

- B 304, Strecke Wasserburg: DTV 7.096 Kfz/24h
- B 304, in der OD Altenmarkt a. d. Alz: DTV 15.324 Kfz/24h
- B 299, Strecke Trostberg: DTV 14.879 Kfz/24h

Der Knotenpunktsbereich der B 299 mit der B 304 am Schneeweiseck ist hinsichtlich seines hohen Unfallgeschehens auffällig. Das Schneeweiseck grenzt direkt an die im Norden liegende Unfallhäufungsstrecke UH_NR 52 auf der B 299 an. Die nachfolgende Tabelle stellt das Unfallgeschehen am Schneeweiseck und in der unmittelbaren Ortsdurchfahrt der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz im Zeitraum der Jahre 2005 bis 2008 dar (vgl. Unterlage 1, Abbildung 4):

Unfallkategorie	Anzahl
Unfall mit Getöteten	1
Unfall mit Schwerverletzen	2
Unfall mit Leichtverletzten	12
Unfall mit Sachschaden	22
Unfälle Gesamt	**37**

Ca. 60 % der Unfälle erfolgten in Bereichen von Einmündungen. Der Unfallhergang bezog sich zu ca. 22 % auf das Einbiegen und Kreuzen und zu ca. 38 % auf Unfälle im Längsverkehr wie z. B. das Zusammenstoßen mit vorausfahrenden bzw. wartenden Fahrzeugen. Die Unfallursachen lagen zum überwiegenden Teil (ca. 35 %) beim Abbiegen, Rückwärts-, Ein- bzw. Anfahren. Beteiligt waren sowohl Fußgänger, Radfahrer und Kleinkrafträder, Personenkraftwagen (zum überwiegenden Teil) als auch Lkws, Sattelschlepper und Lkws mit Aufbauten.

Ende April 2005 hat das Büro Lang+Burkhardt im Bereich Trostberg neue Zählungen und Befragungen durchgeführt, wobei auch die Einmündung der B 299 in die B 304 in Altenmarkt a. d. Alz gezählt wurde. Auf dieser aktuellen Datengrundlage und der amtlichen Verkehrszählung aus dem Jahr 2005 wurde durch das Büro Prof. Dr. Ing. Kurzak ein aktualisiertes Verkehrsgutachten für den Vorentwurf der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 mit Datum vom 27.01.2006 erstellt. Dieses Gutachten ist nochmals im Jahr 2007 (04.12.2007) auf den neuen Prognosehorizont 2025 aktualisiert worden. Hierzu wurden am 25. April 2007 ergänzend an sechs Kreuzungen und Einmündungen die Verkehrsströme erfasst, um das bereits bestehende Verkehrsmodell nochmals wesentlich zu verfeinern. Im April 2008 fand eine weitere Knotenpunktszählung in St. Georgen am Knotenpunkt der Kreisstraße TS 42 mit der B 304 statt. Diese Zählung sowie die Ergebnisse aus den vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen und die Daten einer Verkehrsuntersuchung für die Westumfahrung Trostberg vom März 2008 bildeten die neue Datengrundlage für eine weitere Aktualisierung. Diese Verkehrsuntersuchung vom 28. August 2008 (mit Ergänzung vom März 2009) bildet die Basis der verkehrlichen Aussagen dieser Planfeststellung. Bei dieser Untersuchung sind nunmehr sowohl der BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel als auch der BA 2, die Weiterführung der Ortsumfahrung Altenmarkt bis St. Georgen, enthalten. Es ergeben sich danach folgende Verkehrsbelastungen für den Prognose-Nullfall 2025 (ohne Aubergtunnel):

- B 304 Wasserburg/Altenmarkt a. d. Alz 9.800 Kfz/24h.
- B 304 in Altenmarkt a. d. Alz 18.600 - 18.900 Kfz/24h.
- B 299 Altenmarkt a. d. Alz/Trostberg 15.600 Kfz/24h.

4.3.4 Künftige Verkehrsverhältnisse

Durch das Bauvorhaben im BA 1 werden Teile des Durchgangsverkehrs auf der B 304 aus und in Richtung Wasserburg/München auf der Nord - West Achse die Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz über den Aubergtunnel als freie Strecke umfahren. Dies bringt für den Straßennutzer eine merkliche Beschleunigung im Nord-Süd-West-Verkehr. Durch den Wegfall des Ein- und Abbiegevorganges am Schneeweiseck kommt es zu Zeit- und Betriebskostenersparnissen. Dies wird sich auch vor allem in der Ortsdurchfahrt (Wasserburger Straße) bemerkbar machen. Der Verkehr aus und in Richtung Traunstein wird aber weiterhin durch Altenmarkt geführt.

Nach Verkehrsfreigabe des BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel wird sich für den Aubergtunnel eine Verkehrsbelastung im Prognosejahr 2025 (Planfall mit Aubergtunnel) von 8.700 Kfz/24h (12,2 % LKW/24h) ergeben. Die Belastung der B 304 in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt a. d. Alz wird dann geschätzte 18.300 -

18.600 Kfz/24h (10,2 % - 10,4 % LKW/24h) betragen. Die Belastung der B 299 von Trostberg wird im Prognosejahr 2025 bei 15.400 Kfz/24h (10,1 % LKW/24h) und zwischen der geplanten nördlichen Kreisverkehrsanlage und dem Schneeweiseck bei 18.100 Kfz/24h (10,2 % LKW/24h) liegen. Die vorhandene B 304 zwischen der Gemeindeverbindungsstraße nach Thalham (Thalhamerstraße) und dem Schneeweiseck (Einmündung B 299/B 304) wird eine Restverkehrsstärke von 1.300 Kfz/24h aufweisen. Die B 304 wird in diesem Bereich zur Gemeindeverbindungsstraße bzw. Ortsstraße abgestuft. Durch das Bauvorhaben sinkt die Verkehrsbelastung zwischen dem Schneeweiseck und Richtung Wasserburg um rd. 87 %. In der Ortsdurchfahrt südlich vom Schneeweiseck wird es nur zu einer geringfügigen Abnahme der Gesamtverkehrsbelastung kommen. Zwischen dem Schneeweiseck und der geplanten nördlichen Kreisverkehrsanlage kommt es zu einer Zunahme der Verkehrsbelastung von rd. 14 %.

Durch die kontinuierliche Trassierung und die Verlagerung des Verkehrs aus dem Ortsbereich (Wasserburger Straße) heraus auf die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 wird sich die Verkehrssicherheit in diesem Ortsbereich der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz deutlich verbessern. Der in Bezug auf das Unfallgeschehen auffällige Knotenpunktsbereich der B 299 mit der B 304 am Schneeweiseck wird nach dem Bau des Aubergtunnels deutlich entschärft. Insbesonders für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger wird durch die geänderte Verkehrssituation die Verkehrssicherheit erhöht.

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Ortsumfahrung vermindert sich die Lärm- und Schadstoffbelastung. Im Bereich der Wasserburger Straße - Schneeweiseck/Alz ist während des Tages der Anteil des Schwerverkehrs am Lärmpegel insgesamt i. d. R. vom Pkw-Verkehr weitgehend überlagert. Der Anteil des Schwerverkehrs tritt dagegen während der Nacht umso deutlicher hervor. Aufgrund der Verlagerung des Schwerverkehrs (bis auf den Anlieger- bzw. Andienungsverkehr) aus diesem Bereich ist während der Nacht in diesem Ortsteil im Hinblick auf die Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr eine deutlich höhere Entlastung (bis zu 12 dB(A)) als während des Tages (bis zu 11 dB(A)) zu erwarten. Der Kfz-Verkehr wird damit künftig im Bereich der Wasserburger Straße nur noch als halb so laut empfunden werden. Damit wird sich die Wohnqualität der Anwesen im Bereich der Wasserburger Straße (Ortsdurchfahrt) erhöhen.

Südlich vom Schneeweiseck ergeben sich auf der B 304 hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigungen durch den Bau der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 dagegen keine Änderungen. Erst mit der anschließend vorgesehenen Verwirklichung des zweiten Bauabschnittes (BA 2) der Ortsumfahrung Altenmarkt nördlich von Altenmarkt bis nach St. Georgen wird sich die Verkehrsbelastung in der gesamten Ortsdurchfahrt von Altenmarkt a. d. Alz und Stein a. d. Traun noch weiter um rd. 60 % reduzieren. Es verbleibt dann nur noch der Ziel- und Quellverkehr in der gesamten Ortsdurchfahrt von Altenmarkt a. d. Alz und Stein a. d. Traun und die Lärm- und Schadstoffbelastung wird sich dann erheblich reduzieren. Der BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt befindet sich zurzeit in der Aufstellung.

Nach alledem halten wir die Ortsumfahrung von Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 für vernünftigerweise geboten.

4.3.5 Einwände zur Planrechtfertigung

<u>Bedarfsplan</u>

Es wurde im Anhörungsverfahren eingewandt, dass die „Ortsumfahrung Altenmarkt“ zwar in den vom Deutschen Bundestag beschlossenen "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" in den vordringlichen Bedarf aufgenommen und im Regionalplan Südostbayern (Stand 25.10.2005) als besonders vordringlich durchzuführende Maßnahme eingestuft wurde, jedoch beide Qualifizierungen nicht isoliert für den „Aubergtunnel im BA 1“ gelten würden. Folglich wäre eine Realisierung des Aubergtunnels allenfalls erst dann zulässig, wenn ein verkehrswirksamer Folgebauabschnitt in Nord-Süd-Richtung im Zuge der B 299 bereits bestandskräftig genehmigt

oder zumindest mit hinreichender Sicherheit genehmigungsfähig sei. Von letzterem könne allerdings bis auf absehbare Zeit keine Rede sein, da es im Bereich der möglichen Trassenvarianten in Nord-Süd-Richtung erhebliche Raumwiderstände und noch nicht einmal ein schlüssiges Konzept gebe. Es wurde ferner kritisiert, dass das zugrundeliegende Projektinformationssystem zum Bundesverkehrswegeplan (PRINS) fehlerhaft sei. Entgegen den darin enthaltenen Darstellungen würden z. B. Orte wie Anning, Fasanenjäger, Weisham, Trostberg, Lindach, St. Georgen usw. nicht vom Verkehr signifikant entlastet, sondern einer Mehrbelastung unterworfen. Das Planfeststellungsverfahren leide somit auch darunter, dass das Bauvorhaben nicht erneut einer eingehenden Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen worden sei. Die Planrechtfertigung für das Bauvorhaben könne daher nicht unter Hinweis auf den Bedarfsplan begründet werden.

Wir weisen diese Vorwürfe zurück. Mit dieser Argumentation wird verkannt, dass die gesetzgeberische Feststellung des Bedarfs, die mit der Aufnahme der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 in die Bedarfspläne des Fernstraßenausbaugesetzes verbunden ist, nach § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG für die Planfeststellung nach § 17 FStrG und für die Planungsbehörden verbindlich ist. Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten hätte, sind nicht ersichtlich. Die gesetzliche Grundlage für den Bau der Ortsumfahrung von Altenmarkt a. d. Alz ist das "Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz -FStrAbG)" in der Neufassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2004, BGBl. 2004/I, S. 2574 ff. Diesem Gesetz ist der "Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen" als Anlage beigefügt. Die Ortsumfahrung Altenmarkt (mit Aubergtunnel) ist darin im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Diese Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf bedeutet, dass der Straßenbaulastträger, die Bundesrepublik Deutschland, die Notwendigkeit der Baumaßnahme anerkannt hat. Der Bedarfsplan gibt damit aber nicht vor, dass eine Verwirklichung der Ortsumfahrung Altenmarkt nur als Gesamtmaßnahme durchzuführen ist. Der Vorhabensträger und die Planfeststellungsbehörde sind grundsätzlich berechtigt, bei der Planung komplexer Verkehrsvorhaben die vielfältigen Problemstellungen, die eine Streckenplanung mit sich bringt, abschnittsweise zu bewältigen. Die Zulässigkeit einer solchen Abschnittsbildung bestimmt sich nach eigenen Regeln. Diese wurden geprüft und eingehalten. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird hiermit verwiesen. Eine Hinauszögerung des Baubeginns für den BA 1 bis zur Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses für Folgeabschnitte, insbesondere dem BA 2, wie es Einwender gefordert haben, ist daher gerade nicht geboten. Die Vorteile einer Abschnittsbildung, die gerade darin bestehen, eine effektiv handhabbare Planung zu ermöglichen, würden zunichte gemacht, wenn bereits im Rahmen der Planfeststellung für einen Teilabschnitt mit derselben Prüfungsintensität die Auswirkungen auf nachfolgende Planabschnitte bzw. das Gesamtvorhaben zu ergründen wären und andererseits mit dem Baubeginn abgewartet werden müsste, bis die Gesamtplanung Bestandskraft erlangt.

Der Aufnahme eines Straßenbauvorhabens in den Bedarfsplan des Fernstraßenausbaugesetzes liegt ebenso wie der Einstufung des Vorhabens als vordringlicher Bedarf eine bedarfsbezogene Kosten-Nutzen-Analyse des Gesetzgebers zugrunde. Ziel der Bewertung, die im Bedarfsplan ihren Niederschlag findet, ist es, die Bauwürdigkeit und die Dringlichkeit näher untersuchter Projekte aus gesamtwirtschaftlicher und verkehrlicher Sicht darzustellen. In diese Bewertung fließen u. a. die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, Prognosen der Verkehrsentwicklung und Verkehrsströme, Beiträge zur Verkehrssicherheit sowie sonstige bei der Bedarfsplanung berührte Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus (vgl. § 4 Satz 1 Halbsatz 2 FStrAbG), und die voraussichtlichen Investitions- und Unterhaltungskosten ein. Die Entscheidung über das Bestehen eines Bedarfs ist in erster Linie eine Frage politischen Wollens und Wertens. Dies wird durch die gesetzgeberische Praxis bestätigt (vgl. die Begründung des Regierungsentwurfs zum 4. FStrAbÄndG, BTDrucks 12/3480, S. 4). Das politische Ringen um Prioritäten spiegelt sich in den Einzelauseinandersetzungen um die Einstufung konkreter Straßenbau-

projekte (vgl. BTDrucks 12/3480, S. 12 ff., 20 ff) sowie in der Beschlussempfehlung und dem Bericht des Verkehrsausschusses (BTDrucks 12/5289 vom 28. Juni 1993).

Die Rechtsauffassung der Einwender, wir müssten ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Bauvorhaben bei nachträglichen Veränderungen der Verkehrssituation, die sich auf den vom Gesetzgeber prognostizierten Verkehrsbedarf auswirken könnten, selbst einer erneuten Beurteilung in Form einer Kosten-Nutzen-Analyse unterziehen und die Einstufung eines Vorhabens als vordringlicher Bedarf gegebenenfalls korrigieren, widerspricht nicht nur der in § 1 Abs. 2 Satz 2 FStrAbG angeordneten Bindungswirkung der Bedarfsfeststellung, sondern auch der mit dem Fernstraßenausbaugesetz bezweckten öffentlich-rechtlichen Aufgabenverteilung bei der Fortschreibung der Fernstraßenausbauplanung. Das Fernstraßenausbaugesetz weist der Bundesregierung (Bundesminister für Verkehr) die Aufgabe zu, die Bedarfsentwicklung fortlaufend zu beobachten, dem Bundestag jährlich zu berichten und den Bedarfsplan nach Ablauf von jeweils fünf Jahren der Verkehrsentwicklung anzupassen. Die Anpassung geschieht durch Gesetz (§§ 4, 7 FStrAbG). Damit weist der Gesetzgeber die fortlaufende Überprüfung und Fortschreibung des Verkehrsbedarfs für ein in den Bedarfsplan aufgenommenes Straßenbauvorhaben einer der fachplanerischen Entscheidung vorgelagerten Planungsstufe zu. Diese Aufgabenzuweisung trägt dem Charakter der Bedarfsentscheidung als einer verkehrspolitisch und gesamtwirtschaftlich bedeutsamen, die endgültige Planung vorbereitenden Grundentscheidung Rechnung. Die Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung für ein in den Bedarfsplan nach dem Fernstraßenausbaugesetz aufgenommenes Straßenbauvorhaben schließt es daher aus, im Planfeststellungsverfahren oder im gerichtlichen Verfahren die zugrundeliegende Kosten-Nutzen-Analyse unbeachtet zu lassen und eine erneute Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu fordern. Der im Bedarfsplan prognostizierte und anerkannte Bedarf ist als feste Größe in die Abwägung einzustellen. Selbst wenn die Einschätzung der Einwender zutreffen würde, die Verkehrsprognosen, an denen sich der Gesetzgeber bei der Bedarfsfeststellung orientiert hat, seien überholt, wird der Bedarfsplan dadurch nicht automatisch gegenstandslos, wenn sich die Annahmen, die ihm zugrunde liegen, in der Folgezeit nicht bestätigen. Wie sich aus § 4 Satz 2 FStrAbG ergibt, ist es dem Gesetzgeber vorbehalten, die Bedarfsfeststellung gegebenenfalls an veränderte Verhältnisse anzupassen. Zweifel daran, ob die gesetzliche Regelung weiterhin Geltung beansprucht, sind allenfalls dann angebracht, wenn sich die Verhältnisse in der Zwischenzeit so grundlegend gewandelt haben, dass sich die ursprüngliche Bedarfsentscheidung nicht mehr rechtfertigen lässt (vgl. BVerwG, Urteil v. 18.6.1997, Az. 4 C 3.95; BVerwG, Urteil v. 27.10.2000, Az. 4 A 18.99; BVerwG, Urteil v. 15.01.2004, Az. 4 A 11.02).

Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber mit der Bedarfsfeststellung die Grenzen seines gesetzgeberischen Ermessens überschritten haben sollte, sind nicht ersichtlich. Davon wäre nur auszugehen, wenn die Bedarfsfeststellung evident unsachlich wäre, weil es für die Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan im Hinblick auf die bestehende oder künftig zu erwartende Verkehrsbelastung oder auf die verkehrliche Erschließung eines zu entwickelnden Raumes an jeglicher Notwendigkeit fehlte oder wenn sich die Verhältnisse seit der Bedarfsentscheidung des Gesetzgebers so grundlegend gewandelt hätten, dass das angestrebte Planungsziel unter keinen Umständen auch nur annähernd erreicht werden könnte (BVerwG v. 12. 3. 2008, Az. 9 A 3.06). Die hier festgestellten Planfeststellungsunterlagen bauen auf den neuesten Erkenntnissen, insbesondere zu den Themen Verkehrswirksamkeit und naturschutzfachliche Belange, auf. Daran ändert auch der im Anhörungsverfahren erhobene Vorwurf nichts, dass für den Ausbau der B 299/B 304 zwischen Altötting und Traunstein die Bewertung und Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ aufgrund unzutreffender und widersprechender Datengrundlage im Projektinformationssystem PRINS für den Gesetzgeber erfolgt sei. Der Ausbau der B 299/B 304 zwischen Altötting und Traunstein war bereits im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 im „Vordringlichen Bedarf“ enthalten. Alle im Bundesverkehrswegeplan 2003 und im anschließend gesetzlich festgelegten Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 enthaltenen Aus- und Neubauprojekte sind einer einheitlichen modernisierten Bewertungsmethodik, die sich in eine Nutzen-Kosten-Analyse, in eine

Umweltrisikoeinschätzung mit einer FFH- Verträglichkeitseinschätzung und in eine Raumwirksamkeitsanalyse unterteilt, unterzogen worden. Sollte, wie von Einwendern kritisiert, ein Baustein dieser Bewertungsmethodik mit möglicherweise unzureichenden Daten auf einem Teilabschnitt falsch bewertet worden sein, kann daraus nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die gesamte Projektbewertung für einen rund 40 km langen und überörtlich bedeutsamen Ausbauabschnitt unzutreffend sei. Für die Festlegung der Dringlichkeitseinstufung in diesem vorliegenden Fall war aufgrund der guten Bewertung der Nutzen-Kosten-Analyse für den gesamten Streckenabschnitt der B 299/B 304 das Bewertungsmodul der Raumwirksamkeitsanalyse nicht entscheidungsrelevant. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 sind ferner die Maßnahmen gekennzeichnet, bei deren Dringlichkeitseinstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ eine Raumwirksamkeitsanalyse maßgebenden Einfluss hatte. Dies ist aber bei den Projekten des Ausbauabschnittes der B 299/B 304 gar nicht der Fall. Die PRINS-Datenbank ist im Übrigen inzwischen wegen nicht mehr zutreffender maßnahmenbezogener Darstellungen aus dem Internet-Auftritt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genommen worden (Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode Drucksache 16/2492- 19 - Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann vom 28.08.2006).

Finanzierbarkeit

Verschiedene Einwender haben in diesem Zusammenhang auch die Finanzierbarkeit des Bauvorhabens in Zweifel gezogen. Diese Einwände weisen wir als unbegründet zurück. Auch unter Finanzierungsgesichtspunkten bieten der Bedarfsplan und das Planvorhaben keinen Anlass zu rechtlichen Bedenken. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als spezielles fachplanungsrechtliches Genehmigungsinstrument für ein konkretes Bauprojekt. Die Art und Weise der Finanzierung eines Straßenbauvorhabens ist weder Bestandteil der fachplanerischen Abwägung noch vom Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Jedoch fehlt die Planrechtfertigung, wenn es im Zeitpunkt der Planfeststellung als ausgeschlossen angesehen werden muss, dass das planfestgestellte Vorhaben überhaupt verwirklicht werden kann (BVerwG v. 20. 5. 1999, NVwZ 2000, 555, 558). Dies ist nicht der Fall. Von der Planfeststellungsbehörde ist damit nur zu prüfen, ob es ausgeschlossen ist, dass das Bauvorhaben innerhalb des dafür nach höchstrichterlicher Rechtsprechung zur Verfügung stehenden Zeitrahmens von zehn Jahren verwirklicht werden kann (BVerwG, Urteil v. 24.11.1989, Az. 4 C 41/88), denn eine Planung, die objektiv nicht realisierungsfähig ist, ist rechtswidrig. Allerdings darf nicht verkannt werden, dass, soweit ein Straßenvorhaben im Bedarfsplan im vordringlichen Bedarf aufgeführt ist, dann auch der Vorrang der Finanzierung festgestellt und damit gesichert ist (BVerwG, Urteil v. 15.1.2004, Az. 4 A 11/02; BVerwG, Urteil v. 22.1.2004, Az. 4 A 32.02). Die Ortsumfahrung Altenmarkt ist im Bedarfsplan als vordringlicher Bedarf eingestuft. Darüber hinaus ist sie im Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), Anlage 2, BY lfd. Nr. 84, Stand April 2007, enthalten. Es liegt dem Vorhabensträger ein durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) am 14.12.2007 genehmigter Vorentwurf vor, der gleichzeitig die haushaltsrechtliche Genehmigung des Bauvorhabens darstellt. An der Bereitschaft der Bundesrepublik Deutschland, das Bauvorhaben zu realisieren, bestehen deshalb keine begründeten Zweifel.

Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan wurde die abschließende Entscheidung über die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens auch nicht vorweggenommen. Wir haben in diesem Beschluss alle für und gegen das Bauvorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange abgewogen. Der Verkehrsbedarf stellt nur einen unter vielen Belangen dar, die bei einer Straßenplanung zu berücksichtigen sind. Ob er sich in der Gesamtabwägung, wie hier geschehen durchsetzt, hängt von seinem Gewicht und von der Bedeutung der öffentlichen und privaten Belange ab, die gegen das Bauvorhaben sprechen. Das Bauvorhaben ist demzufolge auch unabhängig von der gesetzlichen Feststellung der Planrechtfertigung im Bedarfsplan vernünftigerweise geboten, weil durch die Verlagerung des Verkehrs auf die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 die Verkehrssicherheit in Altenmarkt wesentlich erhöht wird. Der in Bezug auf das

Unfallgeschehen auffällige Knotenpunktsbereich der B 299 mit der B 304 am Schneeweiseck wird nach dem Bau des Aubergtunnels deutlich entschärft. Zudem kommt es zu einer deutlichen Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung für die zwischen Schneeweiseck und der Alz (Wasserburger Straße) liegende Bebauung. Ebenso wird durch den Wegfall bzw. die Reduzierung der durch den Verkehrsknotenpunkt am Schneeweiseck häufig bedingten Stausituationen, auch eine Verbesserung der Verkehrsimmissionen in der gesamten Ortsdurchfahrt von Altenmarkt erreicht. Auf die Ausführungen unter C.4.3.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Entlastungswirkung

Es wurde im Anhörungsverfahren vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. eingewandt, dass inzwischen ein Großteil der Gebäude in der Wasserburger Straße in Altenmarkt abgerissen wurde und sich damit die zur Planrechtfertigung des Bauvorhabens herangezogene Entlastungswirkung noch weiter verringere bzw. eine solche nicht mehr gegeben sei. Zudem gebe es damit auch kein schützenswertes Häuser-Ensemble im Ortskern von Altenmarkt mehr. Wir weisen diesen Einwand zurück. Es entspricht den Tatsachen, dass in der Wasserburger Straße in Altenmarkt im August/September 2010 einige Häuser abgerissen worden sind. Bei diesen Baumaßnahmen handelt es sich um den von einem Privaten durch das Landratsamt Traunstein sowohl wasserrechtlich wie auch baurechtlich genehmigten Neubau und Betrieb eines Wasserkraftwerkes (Ersatzbau) incl. eines Wohnhauses rechts am Naturwehr in der Alz in Altenmarkt (Wasserrechtliche Bewilligung und Plangenehmigung vom 14.03.2010, wasserrechtlicher Änderungsbescheid vom 26.03.2010, Baugenehmigungen vom 08.10.2007 und 09.02.2010). Dafür war es erforderlich, einen Teil der bestehenden Bebauung (fünf Häuser) an der Wasserburger Straße zu beseitigen (altes Turbinenhaus, Fl. Nrn. 5, 6, 7, 10, 12, 14 und 14/1, jeweils Gemarkung Altenmarkt), um für den größeren Platzbedarf im Vergleich zur ursprünglichen Planung Raum zu schaffen. Die Zulässigkeit des Abbruchs der Gebäude wurde ebenfalls durch das Landratsamt Traunstein baurechtlich durch Vorbescheid geklärt. Die abgerissenen Gebäude wurden bei der Ermittlung der durch das Bauvorhaben entlasteten Anzahl der betroffenen Anwohner auf dem gesamten Abschnitt der Wasserburger Straße und im Bereich des Schneeweisecks nicht mitberücksichtigt, da diese Anwesen schon vor dem Abriss bei der Ermittlung der Anwohnerzahlen leer standen. An der durch den Vorhabensträger nachgewiesenen Entlastungswirkung ändert sich daher nichts. Auch nach Abbruch der bereits seit langem leer stehenden Gebäude werden noch Wohngebäude an der Wasserburger Straße (B 304) entlastet. Zudem ist neben dem Ersatzbau des Wasserkraftwerkes laut Auskunft der Gemeinde Altenmarkt in naher Zukunft wieder eine Wohnbebauung vorgesehen. Bei den betroffenen Gebäuden handelte es sich auch nicht um ein schützenswertes Ensemble. Dieses befindet sich erst in einem Abstand von ca. 100 m weiter östlich im Ortskern von Altenmarkt an der Kreuzung der B 304 mit der B 299 (Schneeweiseck).

Grundstückserschließung

Soweit kritisiert wurde, dass auch sonst keine Verbesserungen hinsichtlich der Erschließung für die verbleibenden Anwesen an der B 304, insbesondere für die gewerblich genutzten Anwesen, durch das Bauvorhaben zu erkennen seien, ist dem zu widersprechen. Für die Gewerbebetriebe verbessern sich die Zufahrtssituation und somit auch die Erreichbarkeit durch die Verlegung der B 304 erheblich. Durch den starken Verkehr und die Stausituation sind die Gewerbebetriebe (z. B. der Autohandel in der Wasserburger Straße) oft nur sehr schwer anzufahren. Bei einer geringeren Verkehrsmenge wird die Anfahrt dagegen wesentlich unproblematischer. Im Übrigen befindet sich südlich der Wasserburger Straße auch ein Gasthaus mit Biergartenbetrieb. Auch hierfür bedeutet die Verlegung der B 304 einen großen Vorteil. Die Erschließung der betroffenen Anwesen wird im Übrigen trotz der Verlegung der B 304 durch das verbleibende öffentliche Wegenetz aufrechterhalten.

Verkehrsgutachten

Im Anhörungsverfahren wurde ferner eingewandt, dass die diesem Beschluss zu Grunde liegende Verkehrsuntersuchung 2008 von Prof. Dr. Ing. Kurzak nicht nachvollziehbar sei. So sei der Mautausweichverkehr nicht berücksichtigt worden. Das Verkehrsgutachten gehe auch von einer Verkehrsabnahme durch den Bau des Aubergtunnels aus, obwohl schon die allgemeine Erfahrung zeige, dass sich durch den Straßenbau die Anzahl der Fahrzeuge erhöhe und nicht verringere („Neue Straßen ziehen neuen Verkehr an."). Diesen Einwand weisen wir zurück. Basis der verkehrlichen Aussagen der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen ist eine Verkehrsuntersuchung vom 28.08.2008 (mit Ergänzung vom März 2009) von Prof. Dr. Ing. Kurzak. Einer Prognose wohnen naturgemäß Unsicherheiten inne. Die Verkehrsprognose ist jedoch unseres Erachtens methodisch einwandfrei und auch in der Sache vernünftig. Der Verkehrsgutachter gibt aufgrund verschiedener Kriterien eine Prognose für die verkehrliche Entwicklung in der Zukunft ab. In Anwendung der genannten Maßstäbe erweist sich die aktuelle Verkehrsprognose als fehlerfrei. Die Verkehrsuntersuchung prognostiziert die verkehrlichen Auswirkungen der Baumaßnahme für das Jahr 2025. Als Rahmen für die Verkehrsprognose geht die Rechtsprechung von einem Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren aus (BVerwG, Urteil v. 21.03.1996, Az. 4 A 10/95; BayVGH, Urteil v. 29.06.2006, Az. 25 N 99.3449). Dieser Prognosezeitraum genügt also zweifellos den Anforderungen. Als Datengrundlage wurden neben den zahlreichen vorhergehenden Untersuchungen aktuelle Verkehrserhebungen in Form von Knotenstromzählungen und Befragungszählungen zur punktuellen Ergänzung und letztendlichen Absicherung des Datenmaterials in die Prognose einbezogen. Neben den Ergebnissen der bundesweiten Verkehrszählung wurden in der Verkehrsprognose noch zahlreiche weitere Kriterien als Bewertungsgrundlage herangezogen, so z. B. das Wachstum der Bevölkerung, die Entwicklung der Motorisierung und verschiedene Änderungen bei der Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere sehen wir die behauptete Gefahr einer erheblichen Verkehrszunahme durch das Bauvorhaben, z. B. durch die Anziehung von zusätzlichem Fernverkehr/Schwerverkehr durch ausweichende Lkw vor der auf Bundesautobahnen zu zahlenden Lkw-Maut (sogenannte „Mautflüchtlinge"), welche die Entlastungswirkungen wieder aufheben würde, nicht. Die streckenbezogene Mautpflicht für Lkw-Verkehr wurde auf Autobahnen zum 01.01.2005 eingeführt. Die im Jahre 2005 durchgeführte flächendeckende amtliche Verkehrszählung erfasste somit auch einen eventuell stattfindenden Ausweichverkehr aufgrund der Mautpflicht. Eine Verkehrszunahme aufgrund der Mautpflicht fand aber nicht statt. Die Auswertung der Dauerzählstelle auf der B 304 bei Aiging zeigte beim Lkw-Verkehr keine Anhaltspunkte für eine Verkehrssteigerung durch Mautflüchtlinge. Im Jahr 2009 ging der Schwerverkehr aufgrund der schlechteren Wirtschaftssituation leicht, d. h. um 3 % von 904 auf 876 Kfz/24h zurück, obwohl die Gesamtbelastung um knapp 2 % von 10.694 auf 10.867 Kfz/24h anstieg. Das Thema Mautverkehr wurde zum anderen in der Verkehrsprognose laut Auskunft des Verkehrsgutachters nicht extra thematisiert, weil die Lage der B 299 und B 304 im Straßennetz gar nicht als Strecke für Mautflüchtlinge in Frage kommt. Davon sind nur direkte Parallelführungen zu Bundesautobahnen betroffen (z. B. Bundesstraße B 8 parallel zur BAB A 3). Dass es durch den Bau des Aubergtunnels zu einer Verkehrszunahme durch Mautausweichverkehr kommt, ist daher nicht nachvollziehbar. Dagegen spricht auch nicht die von Prof. Dr. Kirchhoff im Jahr 2001 prognostizierte großräumige Verkehrsverlagerung im Verkehrsgutachten B 299 – B 304 Altötting - Traunstein, Verkehrswirtschaftliche Untersuchung; Gutachter: Prof. Dr. Ing. Kurzak und Univ. Prof. Dr. Ing. Kirchhoff, die von ihm mit dem Großraummodell Ostbayern ermittelt wurde (ca. 2.600 Kfz/24h). Bei dieser Verkehrsverlagerung handelt es sich um Verkehre, die von der B 15 etc. im Westen und der B 20 etc. im Osten auf die künftig attraktive Nord-Süd-Verbindung B 299/B 304 wechseln werden. Dabei handelt es sich vor allem um Pkw-Verkehr und nicht um Mautausweichverkehr, der die höhere Durchschnittsgeschwindigkeit auf einer später durchgehend kreuzungsfrei ausgebauten Neubaustrecke B 299/B 304 nutzt. Diese von Prof. Kirchhoff in der Prognose ermittelten Fernverkehre sind auch bei den neuen Verkehrsprognosen immer noch zusätzlich berücksichtigt. Der durch den Bau des Aubergtunnels für das Jahr 2025 prognostizierte

Verkehrsrückgang ist ebenfalls nicht widersprüchlich. Dieser Rückgang lässt sich damit erklären, dass bei der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung von 1996/2001, die einen sehr großen Raum von Traunstein bis Unterneukirchen umfasste, in Altenmarkt die Verkehrszählung nur am „Schneeweiseck“ (Einmündung B 299/B 304) erfolgte und dieser Zählwert als Belastung der B 304 von/nach Westen angesetzt wurde. Die Belastung betrug im Jahr 1996 8.560 Kfz/24h, bei einer Zählung 2007 waren es 8.460 Kfz/24h und im März 2010 waren es 7.920 Kfz/24h. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für den Aubergtunnel erfolgte eine detailliertere Erhebung der Zusammensetzung der Verkehrsbelastung der B 304 westlich Altenmarkts. Im März 2009 wurde westlich Altenmarkt die Belastung der Anbindungen der Dorfener Straße (Gesamtbelastung 500 Kfz/24h), der Seeoner Straße (140 Kfz/24h) und der Kreisstraße TS 14 (1.180 Kfz/24h) gezählt. Westlich der Einmündung der TS 14 ergab die Zählung eine Gesamtbelastung der B 304 von nur noch 6.360 Kfz/24h. Mit dem Bau des Aubergtunnels entfällt aber die Verknüpfung der Dorfener Straße und der Seeoner Straße mit der B 304, die hier ohne Einmündungen bis zur TS 14 führen wird. Damit können die Verkehre dieser beiden Straßen (zusammen 640 Kfz/24h) und das Verkehrsaufkommen des hier an der B 304 gelegenen Baugebietes nicht mehr direkt die B 304 und damit auch nicht den Aubergtunnel benutzen. Auch Verkehre auf der TS 14 mit dem Ziel Altenmarkt werden nach der Verkehrsuntersuchung zukünftig großteils nicht mehr die neue B 304 mit dem Aubergtunnel nutzen, sondern dann über die Seeoner Straße zur alten B 304 fahren und so auf kürzerem Wege nach Altenmarkt kommen. Im Verkehrsmodell ergibt sich aufgrund dieser Verkehre eine Belastung der alten B 304 am westlichen Ortsrand von Altenmarkt in Höhe von 1.300 Kfz/24h (Prognose 2025) und der neue Aubergtunnel erhält eine Prognosebelastung von 8.700 Kfz/24h. Gegenüber dem Prognose-Nullfall mit 9.800 Kfz/24h auf der B 304 direkt westlich Altenmarkt ergibt sich durch den Aubergtunnel noch eine leichte Verkehrszunahme, da man die Belastung des Tunnels und der B 304alt addieren muss (8.700 + 1.300 = 10.000 Kfz/24h > 9.800 Kfz/24h im Nullfall).

Den vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. erhobenen Vorwurf, dass das Verkehrsgutachten trotz der im Untersuchungsraum festgestellten Stagnierung der Verkehrszahlen von einem weiteren Anstieg um 9 % bis 2025 ausgehe und sich Verkehrsprognosen regelmäßig als überhöht herausgestellt hätten, weisen wir zurück. Es darf vorab in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. im offenen Widerspruch dazu auch den Einwand erhoben hat, dass das Bauvorhaben noch mehr Verkehr anziehe. Laut dem Verkehrsgutachter Prof. Dr. Ing. Kurzak hängt die Stagnation der Verkehrsbelastung im Untersuchungsbereich mit der hohen Auslastung der B 299 in Trostberg und der B 304 in Traunstein sowie dem relativ hohen Schwerverkehrsanteil zusammen. Die Umfahrung Traunstein wird in ca. zwei Jahren zur Verfügung stehen, und dann den Verkehrsdruck auf Altenmarkt und Trostberg erhöhen. Mit Fertigstellung einer durchgehenden Neubaustrecke B 299/B 304 werden auch die vorgelegten Prognosebelastungen eintreten, d. h. es ist mit Sicherheit von einer Zunahme der Verkehrsbelastung auszugehen. Zudem hat die Verkehrsbefragung auf der B 304 westlich Altenmarkt in der Analyse 1996 gezeigt, dass der Anteil des weiträumigen, auf die Autobahnen verlagerbaren Verkehrs äußerst gering ist. Aus dem Raum München und weiter kamen nur 13 % der Fahrzeuge, die jedoch alle ihre Ziele im Nahbereich hatten und deshalb auch nicht verlagerbar sind. Es ist daher nicht davon auszugehen, dass die Prognosezahlen auf der B 304 bei geplanter Fertigstellung der BAB A 94 bzw. der Erweiterung der BAB A 8 Ost vom Inntaldreieck bei Rosenheim bis zur Landesgrenze bei Salzburg um zusätzliche Fahrstreifen bis 2025 aufgrund des nicht nennenswerten Ausweichverkehrs zu hoch geschätzt wurden.

<u>Gefahr einer „Torsobildung“ bei Scheitern des BA 2</u>

Es wurde im Anhörungsverfahren kritisiert, dass die sehr hohen Kosten für den Bau des Aubergtunnels alleine nicht zu rechtfertigen seien, denn der Bau des BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt könnte aufgrund des erheblichen Widerstandes gegen die zukünftige Trassenführung in dem Folgeabschnitt gerichtlich scheitern. Es sei daher vom

Vorhabensträger unverantwortlich, dieses hohe finanzielle Risiko für eine nur geringe Entlastungswirkung durch den 1. Bauabschnitt schon jetzt einzugehen. Wir weisen auch diesen Einwand zurück. Die Zulässigkeit der Abschnittsbildung für die Ortsumfahrung Altenmarkt haben wir unter C.4.2 in diesem Beschluss begründet. Das daraus erwachsende Risiko, dass das Bauvorhaben bei einer abschnittsweisen Verwirklichung nicht nur im ersten, sondern in jedem Teilstück dem Einwand stand halten muss, einem anderen Lösungskonzept, insbesondere einem anderen Trassenverlauf, unterlegen zu sein, ist bei der Abschnittsbildung immanent. Daher ist die Abschnittsbildung nur unter engen rechtlichen Voraussetzungen möglich, um der Entstehung eines Planungstorsos entgegen zu wirken. Diese Voraussetzungen sind hier aber gegeben.

Alternative Verkehrskonzepte

Soweit die Notwendigkeit der Ortsumfahrung Altenmarkt im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, und verkehrliche Maßnahmen sollten stattdessen gefördert werden. Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Mit der Aufnahme des Straßenbauvorhabens in den vordringlichen Bedarf des geltenden Bedarfsplanes ist eine gesetzliche Entscheidung für die Durchführung einer Straßenbaumaßnahme getroffen worden, die insoweit für die Planfeststellungsbehörde bindend ist. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben zugunsten des Aus- oder Neubaus von Bahnstrecken oder der Einrichtung von weiteren Busverbindungen ist nicht möglich. Eine künftige intensivere Nutzung von Bus- und Bahnstrecken im Einzugsbereich der Ortsumfahrung Altenmarkt hätte zudem für die Belastungsprognosen der B 299/B 304 neu nur geringe Auswirkungen. Hinsichtlich Nachfrage und Bedarf der Ortsumfahrung Altenmarkt ergibt sich keine Verschiebung der Datenlage im Straßenverkehr, die planerische Konsequenzen hätte.

Nach alledem halten wir den Bau der Ortsumfahrung von Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 für vernünftigerweise geboten und die Planrechtfertigung für gegeben.

4.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

4.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2006) liegen die B 299 und B 304 auf einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Sie dienen sowohl der Verbindung der Bundesautobahnen A 8 Ost und A 94 über das Mittelzentrum Traunstein und die gemeinsamen Mittelzentren Traunreut - Trostberg und Altötting/Neuötting, als auch der Verbindung der Städte untereinander. Damit verbessert diese Entwicklungsachse zwischen den beiden Bundesautobahnen A 8 Ost und A 94 die verkehrliche Infrastruktur im gesamten südostoberbayerischen Raum. Entwicklungsachsen sollen insbesondere im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung, die Freiraumsicherung und den Infrastrukturausbau zu einer geordneten und nachhaltigen raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen sowie deren Einbindung in die Bandinfrastruktur anderer Länder der Bundesrepublik Deutschland und Nachbarstaaten gewährleisten. Die Trasse der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Mit dem Tunnelbau wird von dieser Trasse nicht abgewichen. Das Bauvorhaben ist ein erster Schritt zur Verwirklichung dieser Ziele in der Gesamtplanung.

Im geltenden Regionalplan für die Region Südostoberbayern, Stand 25.10.2005, ist ebenfalls als verbindliches Ziel festgelegt, dass der Ausbau der Bundesstraßen zwischen der Bundesautobahn A 94 bei Neuötting bis Traunstein mit dem Neubau der Ortsumgehung Altenmarkt a. d. Alz besonders vordringlich ist.

Die diesem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Trasse der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 1 mit Aubergtunnel entspricht der mit landesplanerischer Beurteilung vom 23.05.2002 positiv beurteilten Trasse und setzt die Maßgaben aus dem Raumordnungsverfahren weitestgehend um. Die Höhere Landesplanungsbehörde (SG 24.1 der Regierung von Oberbayern) hat daher auch mit ihrer Stellungnahme vom 15.04.2009 die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung bestätigt. Die Variante MT kann nach der Maßgabe A II 3.2 nördlich von Altenmarkt an die B 299 angebunden werden. Die Anbindung der westlich gelegenen Ortsteile der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz wird entsprechend der Maßgabe A II 3.3 weitgehend aufrechterhalten. Einige wenige Anwesen nördlich entlang der neuen B 304 können aber nur über den Aubergtunnel an die Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz angebunden werden. Eine Verbindung der B 304 neu zur abzustufenden Bundesstraße nach Altenmarkt a. d. Alz darf aus verkehrlichen Gründen nicht erfolgen, da diese sonst als Schleichweg genutzt werden könnte und somit zu einem verstärkten Verkehrsaufkommen auf der abzustufenden B 304 nach Altenmarkt a. d. Alz führen würde. Eine Wiederbelastung der Einmündung am Schneeweiseck wäre die Folge. Dies hätte unerwünschte, negative Auswirkungen auf die gesamte Verkehrs-situation in der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz. Die Ortsumfahrung Altenmarkt (BA 1 und BA 2) hätte dann nur eine verringerte verkehrsentlastende Wirkung.

4.4.2 Planungsvarianten

Teil des Abwägungsprogramms gemäß § 17 Satz 1 FStrG ist die Prüfung von Planungsvarianten (vgl. BVerwG, Urt. v. 31.1.2002, Az. 4 A 15/01, juris, Rd. Nr. 73). Es sind (nur) solche Planungsvarianten abzuwägen, die sich nach Lage der Dinge aufdrängen oder sich anderweitig hätten anbieten müssen. Eine Planungsvariante darf von der Planungsbehörde nur dann nicht verworfen werden, wenn sie sich ihr als vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen (vgl. BVerwG, Urt. v. 28.3.1998, Az. 4 A 7/97, juris m.w.N.). Trassenvarianten brauchen nur so weit untersucht zu werden, bis erkannt wird, dass sie nicht eindeutig vorzugswürdig sind (BVerwG, Urt. v. 26.03.98, Az 4 A 7/97, juris, Rd. Nr. 19). Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die aufgrund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen (BVerwG v. 26.06.1992, DVBl 92, 1435; BVerwG v. 16.8.95, BayVBl. 96, 182; BVerwG 25.1.96, DVBl 1996, 677; BVerwG 26.03.98, Az. 4 A 7/97 - A 241, juris m. w. N.). Gesichtspunkte für das Ausscheiden einer Alternativplanung können grundsätzlich alle planerischen Belange sein. Hierzu gehören z. B. Kostengesichtspunkte ebenso wie Umweltgesichtspunkte und verkehrstechnische Gesichtspunkte. Das Ausscheiden einer nach dem Stand der Planungen nicht mehr ernstlich in Betracht kommenden Variante hat dabei stets das Ergebnis einer abwägenden Prüfung zu sein. Die Ermittlung des Abwägungsmaterials hat jeweils so konkret zu sein, dass eine sachgerechte Entscheidung möglich ist (BVerwG v. 26.2.1992, Az. 4 B 1-11.92, DVBl 92,1435).

Ein Verzicht auf das Bauvorhaben ist auch unter Berücksichtigung der Umweltauswirkungen und der Auswirkungen auf öffentliche und private Belange nicht geboten. Der Aubergtunnel führt zu einer verkehrlichen Entlastungswirkung für die Wasserburger Straße, er erhöht die Verkehrssicherheit im Bereich Schneeweiseck und führt zu einer deutlichen Lärmentlastung für die Wohnbevölkerung in Altenmarkt a. d. Alz. Der bestandsorientierte Ausbau der B 299 verringert die notwendige Flächeninanspruchnahme. Der unvermeidbare Eingriff in die Natur kann mit naturschutzfachlichen Maßnahmen kompensiert werden.

Für den Neubau der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 1 mit Unterquerung des Aubergs nordwestlich von Altenmarkt a. d. Alz gibt es im Hinblick auf die Linienführung keine sich aufdrängenden vorzugswürdigen Alternativen. Die unter C.4.4.3.1 dieses Beschlusses beschriebenen vorhandenen Zwangspunkte wie die bestehende Bebauung, die Geländetopographie, die Felsstrukturen in den Portalbereichen und schützenswerten Flächen lassen keine wesentlichen Abweichungen von der planfestgestellten Linie zu, die eine andere Bewertung betroffener Belange erwarten lassen würde. Das Bauvorhaben (= Variante MT) ist zudem fester Bestandteil aller im Raumordnungsverfahren vom Mai 2002 untersuchten Trassenkombinationen.

Westliche Umfahrung

Eine westliche Umfahrung von Altenmarkt a. d. Alz in verschiedenen Trassenvarianten konnte vom Vorhabensträger schon vorab aus nachvollziehbaren Erwägungen heraus ausgeschieden werden. Bereits im Vorfeld der Umweltverträglichkeitsstudie (1996 - 2001) bzw. des Raumordnungsverfahrens (2001 - 2002) zeigte sich bei einer Raumempfindlichkeitsanalyse (REA), dass in der Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter gemäß § 2 Abs. 1 UVPG eine hohe bzw. mittlere Raumempfindlichkeit gegenüber einem Straßenbauvorhaben im Westen von Altenmarkt besteht. Eine westlich von Altenmarkt a. d. Alz verlaufende Trasse würde unmittelbar durch das FFH-Gebiet „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt a. d. Alz, das SPA-Gebiet „Chiemseegebiet mit Alz“, das Landschaftsschutzgebiet „Oberes Alztal“ und nach § 30 BNatSchG geschützte Flächen und Lebensräume von streng geschützten Arten führen. Zusätzlich ist hier ein Schutzwald nach Art. 10 BayWaldG am Alzufer östlich von Thalham und im Bereich zwischen den Alzbrücken der B 299 und der B 304 ausgewiesen. Weiter liegt im westlichen Korridor das Wasserschutzgebiet „Brunnen Garsch“ der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz. Eine Trassenführung in diesem Korridor verliefe unmittelbar durch die Zone II des Wasserschutzgebietes. Alternative Trassen, die weiter im Westen des untersuchten Korridors liegen, gibt es nicht, da jede Linie immer die oben genannten, geschützten Flächen queren müsste. Zusätzlich ist der damals denkbare Korridor im Westen von Altenmarkt durch eine inzwischen eingetretene Verdichtung der Bebauung weiter räumlich eingeengt worden. Selbst bei Planung bzw. Bau einer Westumfahrung Altenmarkt wäre der Aubergtunnel notwendig, um die Ortsdurchfahrt von Altenmarkt vom Verkehr der B 304 München/Wasserburg in Richtung Trostberg zu entlasten.

Östliche Umfahrung

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. und verschiedene private Einwender haben, u. a. unter Bezugnahme auf ein von ihm beauftragtes „Gegengutachten zur Fehlentscheidung Westtrassen für eine neue Bundesfernstraße 299/304“ der Dres. Dietrichs vom 28.11.2003, eingewandt, dass es wesentlich bessere und kostengünstigere Varianten als die beabsichtigte verfolgte Querung des Alztals südlich Trostbergs mit mehrfacher Querung des Trauntals gebe. Man habe weitere Alternativtrassen unzulässig zu Gunsten der Westtrassen abgelehnt oder nicht weiter geprüft. Insofern wurde auch eine weiter östliche verlaufende weiträumige Variante die bestandsorientierte Weiterführung der B 299 östlich Trostbergs bis zur bereits vorhandenen Alzbrücke in Wiesmühl verlangt. Es geht hierbei aber wiederum um Einwände in Bezug auf Trassenvarianten gegen mögliche Folgeabschnitte zur Verlegung der Bundesstraßen B 299 und B 304, die sich nicht auf die Ortsumfahrung Altenmarkt BA 1 mit Aubergtunnel beziehen, welche insofern keinen Zwangspunkt setzt. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Auch das Dietrichs-Gutachten setzt sich mit einer Vielzahl von Argumenten auseinander, die nur die Folgeabschnitte betreffen. Weiter ist entgegenzuhalten, dass auch bei einer weiträumigen Ostlösung zur Verlegung der Bundesstraßen die B 304 in Altenmarkt weiterhin an diese Varianten angeschlossen werden müsste. Dieser Anschluss kann, wie schon oben ausgeführt, nicht über den Bestand am Schneeweiseck inmitten von Altenmarkt erfolgen. Es darf in diesem Zusammenhang zudem darauf hingewiesen werden, dass die Initiative „Bürger für bestandsorientierten Straßenausbau“ im Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. ausweislich des von ihr beim Büro für Angewandten Umweltschutz GmbH (B.A.U.) in Auftrag gegebenen Gutachtens vom

18.06.1999 bisher ebenfalls die Verknüpfung der B 299 mit der B 304 im Bereich Altenmarkt über einen nördlichen gelegenen Kreisverkehr und einen Tunnel durch den Auberg vertreten hat (vgl. Blatt 8, Ziff. 6 des Gutachtens). Diese verkehrliche Lösung entspricht dem hier planfestgestellten BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt.

Varianten zum Aubergtunnel

Im Rahmen der Voruntersuchungen zum Raumordnungsverfahren wurden für den Bereich des Aubergs neben einer Tunnellösung auch noch zwei weitere Varianten untersucht. Zum einen das Überfahren des Aubergs und zum anderen die Führung der neuen Straße im Bereich nördlich der Alz entlang der Hanglinie oberhalb der so genannten Alz-Fälle. Die Überfahrung des Aubergs konnte jedoch schon aus Gründen der vorhandenen Topographie ausgeschieden werden. Bei einem Höhenunterschied von fast 50 m und den sich daraus ergebenen sehr großen Entwicklungslängen für den Anstieg der Straße, umfangreichen Einschnitten und großen Dammlagen wurde diese Variante wegen der damit verbundenen massiven Eingriffe nicht weiter verfolgt. Eine Führung der Straße entlang der Hanglinie oberhalb der Alz-Fälle konnte ebenfalls verworfen werden. In diesem Bereich war es schon mehrfach zu Hangrutschungen im unmittelbaren Bereich einer möglichen Trasse gekommen. Die Straße könnte bei dieser Variante nur mit einer umfangreichen und kostenintensiven Hangabstützung mit zusätzlicher Galeriekonstruktion errichtet werden. Zusätzlich ist hier ein Schutzwald nach Art. 10 BayWaldG am Alzufer im Bereich zwischen den Alzbrücken der B 299 und der B 304 ausgewiesen, in welchen erhebliche Eingriffe erfolgen müssten. Außerdem stünden einer solchen Variante auch die Belange des Städtebaus und des Landschaftsbildes („Alz-Fälle“) entgegen.

Örtlich begrenzte Maßnahmen im bestehenden Straßennetz zur spürbaren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Bereich der Ortsdurchfahrt Altenmarkt sind ebenfalls aus sachgerechten Erwägungen heraus nicht vertretbar. Derzeit stellt der Kreuzungsbereich der B 304 mit der B 299 im Ortsbereich Altenmarkt einen verkehrlichen Engpass dar. Aufgrund der beengten Verhältnisse im Ort kann diese Situation nicht bedarfsgerecht verbessert werden. Der heute teilweise stockende Verkehrsablauf kann mit ortsbezogenen Maßnahmen nicht nennenswert verbessert werden. Zudem würde der gesamte Verkehr weiterhin durch den Ort Altenmarkt fahren und die Anlieger unverändert mit verkehrsbedingten Emissionen (Lärm, Abgase) belasten.

Von mehreren Verfahrensbeteiligten wurde trotzdem angeregt, auf das Bauvorhaben zu verzichten und stattdessen eine kostengünstigere und weniger Eingriffe in Natur und Landschaft verursachende bestandsorientierte innerörtliche Kreisverkehrsanlage am Schneeweiseck zu bauen, nachdem sich durch den im Jahr 2010 erfolgten Abriss einiger Häuser am „Schneeweiseck" (Kreuzung B 299/B 304) in Altenmarkt die tatsächliche Situation grundlegend geändert habe. Würde man die betroffene Häuserzeile komplett entfernen, könne an der Einmündung der B 299 in die B 304 eine Kreisverkehrsanlage gebaut werden. Eine Kreisverkehrsanlage würde die Leichtigkeit der Ortsdurchfahrt Altenmarkt verbessern, die gefährliche Situation am Schneeweiseck aufheben, den Ausstoß von Schadstoffen durch die langen Staus und das ständige Anhalten und Anfahren vermindern und kein größeren Eingriffe in Natur und Landschaft verursachen. Diese bestandsorientierte Lösung mittels einer Kreisverkehrsanlage wird von uns aufgrund gravierender Nachteile bei den dadurch berührten öffentlichen und privaten Belangen und wegen der Verfehlung wesentlicher Planungsziele abgelehnt. Der Vorhabensträger hat die Möglichkeit einer Kreisverkehrsanlage näher untersucht. Es muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass der von Verfahrensbeteiligten angesprochene Abbruch von Häusern nicht im Bereich des Schneeweisecks erfolgte, sondern im Zusammenhang mit einem genehmigten Bau einer privaten Wasserkraftwerksanlage in einiger Entfernung (ca. 90 - 160 m). Aufgrund der städtebaulichen Situation in Altenmarkt könnte eine Kreisverkehrsanlage mit 50 m Außendurchmesser und fünf Zufahrtsarmen durch den Abbruch der bestehenden Anwesen Wasserburger Straße 1, 3, 5 und 7 sowie Trostberger Straße 2 regelkonform errichtet werden, die die Einmündungen der B 299 und der B 304 verknüpfen würde. Auf

den Lageplan zum „KVP Schneeweiseck“ vom 06.10.2010, M = 1:1.000, des Vorhabensträgers wird verwiesen. Eine verkehrssichere und richtlinienkonforme Erschließung der Anwesen Wasserburger Straße 2 (Gaststätte) 6, 8, und 10 (Autohändler) sowie der Trostberger Straße 1 (Flussmeisterstelle des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein) und Marktplatz 2 (Metzgerei) wäre nur über eigene Knotenpunktarme möglich. Die untergeordneten Straßen Marktplatz und Alzweg könnten an dieser Stelle aber nicht angeschlossen werden und müssten nach wie vor als Kreuzung im Bereich der B 304 in Richtung Traunstein bestehen bleiben. Zusätzlich wäre ein Neubau der Alzbrücke in Richtung Wasserburg aufgrund der viel zu geringen Fahrbahnbreite und der unzureichenden Geh- und Radwegbreite sowie der Abriss des Anwesens Wasserburger Straße 16 wegen des Hineinragens in den Sicherheitsraum der Straße und der äußerst gefährlichen Zufahrtssituation erforderlich. Eine Kreisverkehrsanlage würde andere Grundstücksbetroffenheiten auslösen und hätte erhebliche Auswirkungen auf die zukünftige städtebauliche Situation der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz. Es käme zu einem weiteren Abriss von fünf Wohnhäusern in einer landschaftlich und städtebaulich sehr reizvollen Lage unmittelbar an den Alzfällen und des Wohnhauses Wasserburger Straße 16. Die zentrale Zufahrt zum Autohändler (Wasserburger Straße 6, 8 und 10) sowie weitere Außenflächen, z. B. im Bereich der Terrasse des Restaurants (Wasserburger Straße 2), gingen bei einer baulich ohnehin eingeengten Situation verloren. Damit würde auch ein mögliches städtebauliches Ortszentrum von Altenmarkt durch den Bau einer Kreisverkehrsanlage entwertet werden. In Altenmarkt a. d. Alz gibt es keine vergleichbare Platzsituation mit historischer Bausubstanz. Das städtebauliche Potenzial einer Verbindung des Marktplatzes mit den landschaftlich äußerst reizvollen Alzfällen würde dadurch ebenso erheblich gestört.

Ferner hat der Vorhabensträger auch noch die Leistungsfähigkeit einer Kreisverkehrsanlage mit einem Außendurchmesser von rd. 50 m anhand der Verkehrsprognose von Prof. Dr. Ing. Kurzak gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Verkehrsanlagen“ (HBS) überprüfen lassen. Der Verkehrsgutachter kommt in seiner Beurteilung vom 07.03.2011 zu dem nachvollziehbaren Ergebnis, dass es mit dem Umbau der Einmündung der B 299/B 304 in Altenmarkt in eine Kreisverkehrsanlage nicht möglich ist, die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen in der abendlichen Spitzenstunde leistungsfähig abzuwickeln. Als Ergebnis der Leistungsberechnungen nach HBS ergibt sich, dass in der Morgenspitze (vgl. Gutachten vom 07.03.2011, Anlagen 1a - b) die maximale Belastung der Kreisfahrbahn mit 1.040 Pkw-Einheiten/Stunde noch unterhalb der Kapazitätsgrenze von rd. 1.200 Pkw-Einheiten/Stunde liegt. Mit Verkehrsqualität B und mittleren Wartezeiten je nach Zufahrt zwischen 9 und 14 Sekunden wäre die Kreisverkehrsanlage damit noch ausreichend leistungsfähig. In der Abendspitze (vgl. Gutachten vom 07.03.2011, Anlagen 2c - d) wird allerdings die Kapazitätsgrenze bei einer maximalen Belastung von 1.250 Pkw-Einheiten/Stunde bereits überschritten. In der Zufahrt B 299 von Traunstein kommend liegen die mittleren Wartezeiten bei 80 Sekunden. Dabei würde der Rückstau im Mittel rd. 20 Kfz betragen und in die Ortsmitte von Altenmarkt hineinreichen. Mit der Qualitätsstufe F wäre die Kreisverkehrsanlage in der Abendspitze damit überlastet. Außerdem würde ein zusätzliches Stauproblem durch den wegen der hohen Verkehrsbelastungen auch künftig notwendigen benachbarten signalisierten Fußgängerüberweg über die Hauptstraße entstehen. Bei einer Aktivierung des Fußgängersignals würde sowohl der Zufluss zur als auch der Abfluss aus der Kreisverkehrsanlage für ca. 20 Sekunden unterbrochen. Die Folge wäre ein erheblicher Rückstau in die Kreisverkehrsanlage, der alle Fahrbeziehungen lahm legen würde.

Auch werden die verfolgten Planungsziele zur Erhöhung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs und der Reduktion von Lärm- und Schadstoffbelastungen in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt mit dem Bau einer Kreisverkehrsanlage gegenüber der festgestellten Planung weniger gut bzw. gar nicht erreicht. Auf die Ausführungen unter C.4.3.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Planungsziel der Erhöhung der Leichtigkeit des Verkehrs wird durch eine Kreisverkehrsanlage nicht annähernd erreicht. Um die Leichtigkeit des Verkehrs auf der B 299 und B 304 zu gewährleisten, wurde bei der planfestgestellten Trasse besonderer Wert auf eine stetige Linienführung gelegt.

Dagegen kommt es bei einer Kreisverkehrsanlage, ebenso wie bei der bestehenden Einmündung, zu Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen im Annäherungsbereich aufgrund der Vorfahrtberechtigung der in der Kreisverkehrsanlage befindlichen Fahrzeuge. Der Verkehrsfluss wird im Gegensatz zum Bauvorhaben, welches den Durchgangsverkehr auf einer vorfahrtsberechtigten Straße führt, nicht verstetigt. Zudem würde die vorhandene B 304 mit dem Ziel- und Quellverkehr und dem Durchgangsverkehr von Wasserburg in Richtung Traunstein selbst beim Bau des BA 2 der Umfahrung Altenmarkt immer noch eine sehr hohe Verkehrsbelastung (incl. des hohen Schwerverkehranteils) in der Ortsdurchfahrt von Altenmarkt verursachen. Im Bereich der Wasserburger Straße verblieben im Gegensatz zum Bauvorhaben (87 % Reduktion) der bisherige Verkehr und die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen. Demgegenüber stünde im Vergleich zum Bauvorhaben nur eine 14 % geringere Belastung der Trostberger Straße zwischen der Kreisverkehrsanlage und der Alzbrücke in Richtung Trostberg. Bei der Verkehrskonzeption einer Kreisverkehrsanlage am Schneeweiseck könnte der Verkehr aus Wasserburg in Richtung Süden nicht auf eine spätere Ortsumfahrung Altenmarkt im BA 2 geleitet werden, während dies beim Aubergtunnel möglich ist. Auch die höhere Verkehrssicherheit einer Kreisverkehrsanlage stellt sich uns in dieser konkreten Situation so nicht dar. Die Konfliktpunkte zwischen Kraftfahrzeugen und Fußgängern/Radfahrern würden sich durch die vielen Verkehrswegquerungen im Gegenteil vervielfachen.

Ortsnahe Verlegung der B 299

Ferner wurde von privater Seite angeregt, statt dem kostenintensiven Aubergtunnel eine ortsnahe Verlegung der B 299 westlich von Altenmarkt zu verwirklichen, um die Planungs- und Bauzeit zu verkürzen. Dazu müsste die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Kirchberg, Dorfen und Glötterberg als Anbindung zur B 299 durch den Vorhabensträger ausgebaut werden. Bei Störungen der B 299 und B 304 würde diese Straßenführung schon jetzt als offizielle Verkehrsumleitung genutzt, so dass das gesamte Verkehrsaufkommen über diese Trassierung geführt werden könnte. Selbst der alltägliche ortskundige Berufs- und Nahverkehr umfahre auf dieses Weise das „Staugebiet" in Altenmarkt. Der Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße konnte aber nach überschlägiger Untersuchung durch den Vorhabensträger aus sachgerechten und nachvollziehbaren Erwägungen heraus verworfen werden. Der Vorhabensträger hat in einem ersten Schritt diese Trassenvariante bestandsnah mit richtlinienkonformen Trassierungselementen geplant und in einem zweiten Schritt nach straßenbautechnischen Gesichtspunkten optimiert. Zum einen sollte dabei der BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt angeschlossen werden können, ohne dabei näher an die im Bereich Dietlwiese befindliche Bebauung heranrücken zu müssen. Zum anderen sollte von der Wohnbebauung Kirchberg etwas abgerückt werden. Speziell waren bei der Planung für den Anschluss an den BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt auch ein dreistreifiger Querschnitt, eine Kreisverkehrslösung mit Direktrampe und Holländerrampen mit einer Längsneigung von ca. 8 %, ferner für den Anschluss an die B 304 in Richtung Rabenden ebenfalls ein dreistreifiger Querschnitt und eine höhenfreie Lösung für die B 304 und die Kreisstraße TS 14 zu berücksichtigen. Durch die in diesem Fall erforderlichen großen Einschnitte (bis 35 m) bei Glött müsste die Böschung aus Sicherheits- und Unterhaltungsgründen mit Bermen abgestuft werden. Schon wegen der sonst zu erwartenden nötigen massiven Eingriffe in privates Grundeigentum drängt sich diese Trassenvariante nicht auf. Die verlorene Höhe bei der Lösung über Kirchberg und Glött würde ca. 40 m betragen. Die Trassenvariante würde zudem nahe an bisher weitgehend unbelasteten Siedlungen wie Glött und Kirchberg vorbeiführen und einige private Anwesen müssten abgebrochen werden. Bei dem enormen Landverbrauch der Trassenvariante könnte sich auch hier die Frage nach einer teuren Tunnellösung mit einer Länge von ca. 800 m stellen. Nach der Abwägungsdirektive des § 50 Satz 1 BImSchG sind zudem bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. § 50 Satz 1 BImSchG enthält einen Planungsgrundsatz, der sich als objektiv-rechtliches Gebot an die für die

Planungsentscheidung zuständige Stelle wendet. Dem Trennungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG wird hier durch die gewählte Trassierung, die zu einem großen Teil in einem Tunnel durch den Auberg verläuft, optimal Rechnung getragen. Die Planfeststellungstrasse ist auch aus naturschutzfachlichen Erwägungen günstiger einzustufen als die Trassenvariante über Kirchberg und Glött. Im Westen verläuft die Planfeststellungstrasse weitgehend auf Bestand, danach in einem Tunnel und nach Norden wird die B 304 zum Teil lediglich verschoben. Unvermeidliche Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen also lediglich in den Portalbereichen des Tunnels sowie teilweise im nördlichen Teil des Bauvorhabens. Diese Eingriffe in die Hangleitenstruktur würden bei der Trassenvariante über Kirchberg und Glött in die gleiche Hangleitenstruktur ungleich höher ausfallen. Der Landverbrauch bei der Variante Aubergtunnel stellt sich ebenfalls um ein Vielfaches geringer dar als bei der Trassenvariante. Der ökologisch hochwertige Hangwald bei Mögling müsste komplett durchschnitten werden. Im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße zwischen Kirchberg und Glött finden außerdem verstärkt Amphibienwanderungen statt und zusätzliche Schutzvorkehrungen oder sogar eine Verlegung erforderlich machen würden. Auch aus naturschutzfachlicher Sicht stehen der Trassenvariante daher gravierende Nachteile entgegen.

Angesichts der geschilderten gravierenden Nachteile gibt es keine Varianten, die sich uns eindeutig gegenüber der planfestgestellten Trasse als vorzugswürdig aufdrängen müssten. Im Gegenteil sind alle geprüften Varianten im Vergleich schlechter zu beurteilen oder erfüllen die Planungsziele nicht. Die vom Vorhabensträger gewählte Lösung ist unter Berücksichtigung des ihm eingeräumten Planungsermessens nicht zu beanstanden.

4.4.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt, Anschlussstellen, Wegeführung)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

4.4.3.1 Linienführung, Gradiente

Die Entwurfsgeschwindigkeit v_e beträgt 80 km/h. Das Bestreben, Streckenabschnitte mit einer einheitlichen Streckencharakteristik zu gestalten, führt zu einer Geschwindigkeit v_{85} von 80 km/h. Diese begründet sich aufgrund der Ortsrandlage im westlichen Bereich des Bauvorhabens mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung der B 304 auf 70 km/h, einer v_{Zul} von 80 km/h im Tunnelbereich und der Situierung einer Kreisverkehrsanlage im nördlichen Bereich der Bauvorhabens mit eventuellen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen im Annäherungsbereich. Die Trassierungsgrenzwerte der RAS-L für v_e = 80 km/h bzw. v_{85} = 80 km/h werden eingehalten.

Zwangspunkte der Linienführung sind die bestehende Bebauung, die Geländetopographie, die Felsstrukturen in den Portalbereichen des Aubergtunnels und die Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen (Dorfener Straße) an Altenmarkt a. d. Alz. Hinzu kommen Zwangspunkte zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Minimierung der Eingriffe in vorhandene Natur- und Waldflächen. Weiter bleiben damit landwirtschaftliche Flächen in Ihrer Grundstruktur erhalten und werden soweit wie möglich nicht durchschnitten.

4.4.3.2 Querschnitt B 299/B 304 neu (freie Strecke, Tunnel)

Im Prognosejahr 2025 wird sich nach dem Verkehrsgutachten vor und im Aubergtunnel eine Prognosebelastung von 8.700 Kfz/24h (12,2 % LKW/24h) ergeben. Die Belastung der B 299 in Richtung Trostberg liegt im Prognosejahr 2025 bei 15.400 Kfz/24h (10,1 % LKW/24h). Sowohl für die niedrigere als auch für die höhere Verkehrsmenge ergeben sich hinsichtlich Querschnitt und Fahrbahnaufbau die gleichen Bemessungen.

Als Regelquerschnitt wird für die Hauptstrecke (ohne Tunnelbereich) ein RQ 10,5 mit 7,50 m Fahrbahnbreite gewählt. Der Querschnitt wird auf beiden Seiten im Bereich des Randstreifens jeweils um 0,25 m verbreitert. Damit ergibt sich eine Fahrbahnbreite von 8,00 m (RQ 10,5 + 0,5). Diese Verbreiterung ist gemäß RAS-Q 96, Punkt 2.4.1.2 aufgrund des Schwerverkehrsaufkommens von über 900 Kfz/24h erforderlich. Der Querschnitt des Tunnels ist als RQ 10,5 T mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m und beidseits 1,0 m breitem Notgehweg vorgesehen. Gegen den Querschnitt wurden keine Einwände erhoben.

4.4.3.3 Anschlussstellen

Die B 299 wird nördlich von Altenmarkt a. d. Alz durch eine Kreisverkehrsanlage (Bau-km 1+083, Durchmesser 40 m, Kreisfahrbahn 6,50 m) mit der B 304 verknüpft. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. lehnt die Errichtung dieser Kreisverkehrsanlage und den dafür notwendigen Flächenverbrauch ab, da diese Kreisverkehrsanlage zwangsläufig an die zukünftige Trasse des BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt anschließe. Er fordert eine einfachere und flächenschonendere Einschleifung des Tunnelverkehrs in die bestehende Trasse der B 299. Wir weisen diesen Einwand zurück. Zum einen soll der BA 2 nicht an die hier planfestgestellte Kreisverkehrsanlage anschließen. Der Anschluss der Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 soll nach der vorläufigen Planung erst ca. 650 m nördlich der Kreisverkehrsanlage erfolgen. Zum anderen wurden durch den Vorhabensträger im Rahmen der Planung zur Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 verschiedene Anschlussvarianten (Einmündung. Holländerrampe, höhenfreier Anschluss mit Trompete) für den Knotenpunkt der B 304 mit der B 299 untersucht.

Kriterien für die Wahl einer Kreisverkehrsanlage waren die Verkehrssicherheit und die hohe Leistungsfähigkeit aufgrund dieser beiden hoch belasteten Bundesstraßen. Diese beiden Kriterien können von einer Einmündung bzw. Holländerrampe an dieser Stelle nicht so gut wie von einer Kreisverkehrsanlage erfüllt werden. Die hohe Leistungsfähigkeit (BA 1 = Qualitätsstufe „B“, BA 2 = Qualitätsstufe „A“) wurde in einer Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 28.08.2008 (mit Ergänzung vom März 2009) nachgewiesen. Dies rechtfertigt auch die damit verbundenen Flächeninanspruchnahmen. Die Kreisverkehrsanlage stellt hier die wirtschaftlichste und im Vergleich zu einem höhenfreien Anschluss mit Trompete die Platz sparendste Lösung dar. Eine Querung des Möglinger Mühlbachs und des angrenzenden Auwaldes nördlich von Altenmarkt wird dadurch vermieden. Die geäußerten Sicherheitsbedenken aufgrund der Lage der Kreisverkehrsanlage vor dem Nordportal des Aubergtunnels weisen wir als unbegründet zurück. Der Abstand zwischen Tunnelportal und der leistungsfähigen Kreisverkehrsanlage ist mit ca. 230 m ausreichend bemessen und entspricht dem Stand der Technik und den einschlägigen Straßenbaurichtlinien. Ein gravierender Rückstau in den Tunnel und die Gefahr von Auffahrunfällen ist daher nicht zu befürchten.

Auch die Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e. V., die nur ca. 20 m von der Hangleite entfernte Trasse samt Kreisverkehrsanlage möglichst weit nach Süden auf den Bestand der B 299 zu verschieben, weil damit etliche ökologische Eingriffe verbunden seien, wird von uns zurückgewiesen. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bestmöglich zu gewährleisten wurde bei der Planung besonderer Wert auf eine stetige Linienführung gelegt. Der Abstand der geplanten Kreisverkehrsanlage selber hat dabei zwischen dem Fahrbahnrand der Kreisfahrbahn und der Unterkante der Hangleite einen Abstand von ca. 19 m. Der Abstand zwischen dem äußeren Fahrbahnrand der geplanten Bundesstraße und der Unterkante der Hangleite beträgt ca. 32 m nördlich bzw. ca. 40 m

südlich der Kreisverkehrsanlage. Durch eine Verschiebung der geplanten Kreisverkehrsanlage in Richtung Süden auf den Bestand der B 299 könnte diese stetige Linienführung nicht mehr eingehalten werden. Zudem würde sich der Abstand zwischen der Kreisverkehrsanlage und dem nördlichen Tunnelportal so weit verringern, dass dadurch keine ausreichende Verkehrssicherheit mehr gewährleistet werden könnte. Eine Verschiebung der Kreisverkehrsanlage würde aufgrund der verkürzten Annäherungssichtweite und der Erkennbarkeit des Kreisverkehrs aus dem Tunnel heraus bei einer damit verbundenen höheren Rückstaugefahr in den Aubergtunnel ein erhebliches und nicht hinnehmbares Gefahrenpotential verursachen. Die Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG, insbesondere eine mögliche Störung eines Brutrevieres des Grünspechtes mit der Gefahr einer Aufgabe des Revieres und die erhebliche Störung von Flugkorridoren hier vorkommender Fledermausarten, ist nach den artenschutzrechtlichen Untersuchungen nicht zu besorgen. Auf die Ausführungen zum Artenschutz unter C.4.4.5.1.2 dieses Beschlusses und die Unterlage 14 wird verwiesen.

4.4.3.4 Nachgeordnetes Wegenetz

Die bestehende B 304 zwischen dem Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße und dem Schneeweiseck (Einmündung B 299/B 304) wird zur Gemeindeverbindungsstraße bzw. Ortsstraße abgestuft und die B 299 teilweise zurückgebaut.

Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke wird über die abgestufte Ortsstraße bzw. Gemeindeverbindungsstraßen gesichert. Die unterbrochenen Wegeverbindungen werden, soweit notwendig, wieder hergestellt.

Es wurde eingewandt, dass der Verkehr bei Unfällen bzw. Wartungsarbeiten im Tunnel auf dem übrigen Straßennetz nicht aufrechterhalten werden könne. Dies ist nicht der Fall. Bei Wartungsarbeiten bzw. Unfällen im Tunnel ist es erforderlich den Aubergtunnel zu sperren. Um die Verkehrsbeziehungen aufrecht zu erhalten, wird eine Betriebsumfahrt mit Einbahnstraßenführung (Breite 4,0 m, bituminös befestigt) gebaut. Auf dieser wird der Verkehr aus Richtung Trostberg/Traunstein über Altenmarkt a. d. Alz/Schneeweiseck nach Obing/Wasserburg geführt. Für die Gegenrichtung Obing/Wasserburg über Altenmarkt a. d. Alz/Schneeweiseck nach Trostberg/Traunstein wird das bestehende Straßennetz (Teilstück der Kreisstraße TS 14 nach Seeon und die Gemeindeverbindungsstraße - ehemalige TS 14 - nach Thalham) verwendet. Dadurch entstehende Umwege für die Verkehrsteilnehmer sind zumutbar. Die Betriebsumfahrt wird nur bei Wartungsarbeiten bzw. Unfällen im Tunnel für den öffentlichen Verkehr freigegeben und ansonsten durch Absperreinrichtungen gesperrt. Die entsprechende verkehrsregelnde Beschilderung wird vorgehalten und bei Bedarf aufgestellt. Es wird für die von der Umleitungsstrecke betroffenen Straßen mit den zuständigen Straßenbaulastträgern vor Inbetriebnahme der neuen Bundesstraße eine Beweissicherung zur Erfassung des tatsächlichen Bauzustandes durchgeführt.

4.4.4 Immissionsschutz/Bodenschutz

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

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

4.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der Bau der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 auch hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Alle westlichen Trassenvarianten sind wegen der damit verbundenen erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft zu Recht nicht weiter verfolgt worden. Auf die Ausführungen unter C.4.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Die planerischen Möglichkeiten für eine lärmmindernde Trassenführung wurden mit der festgestellten Linienführung ausgeschöpft. Die Trasse rückt im Bereich der Neubaustrecke von der Bebauung ab. Der Abstand der neuen Trasse beträgt beispielweise für das Anwesen Hs. Nr. 28 in der Wasserburger Straße statt rd. 7,0 m später 30 m und für das Anwesen Hs. Nr. 30 statt rd. 42,5 m später 57,5 m.

Das Bauvorhaben entlastet die Anwohner der Gemeinde Altenmarkt in Teilbereichen von den erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen des Durchgangsverkehrs. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, sie kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die Verlegungsmaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

4.4.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrlärmvorsorge

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

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

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

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

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

a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)

b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)

c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)

d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV liegt nur vor, wenn

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

4.4.4.1.3 Verkehrslärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die von Prof. Dr. Ing. Kurzak im Verkehrsgutachten „B 304 Umfahrung Altenmarkt“ vom 28. August 2008 (mit Ergänzung vom März 2009) in der unteren Tabelle aufgeführte prognostizierte Verkehrsbelastung für das Jahr 2025 beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbau-abschnitten sind dabei berücksichtigt.

	Kfz/24h
B 299 südlich Trostberg	15.400
B 304 Aubergtunnel	8.700
B 304 Zufahrt von Altenmarkt a. d. Alz	18.100
B 304 in Altenmarkt a. d. Alz	18.500

B 304 alt westlich Altenmarkt a. d. Alz	1.300

Der Lärmschutz wird dabei nicht auf Spitzenbelastungen, sondern die durchschnittliche Verkehrsbelastung ausgelegt. Etwas anderes findet keine Stütze in den maßgeblichen gesetzlichen Bestimmungen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Dies ist auch sinnvoll, denn es wäre unwirtschaftlich, Lärmschutzanlagen auf Spitzenbelastungen auszulegen, die nur gelegentlich auftreten.

Auch sind Messungen vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS-90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

Die der Verkehrslärmberechnung zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten sind der verbindlichen RLS-90 entnommen. Das Bauamt hat die Überprüfung der Lärmsituation ohne eine derzeit bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung (freie Strecke v = 100/80 km/h) im Bereich der B 304 durchgeführt.

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten des BA 1 bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. Auch die neuere Rechtsprechung (BVerwGE 123, 152 - 159), die fordert, dass im Falle einer mehr als unerheblichen Erhöhung der Verkehrszahlen auf einer bestehenden Straße als Folge eines planfestgestellten Vorhabens, diese Erhöhung im Rahmen der Abwägung nach § 17 Satz 2 FStrG zu berücksichtigen ist, führt hier zu keinem anderen Ergebnis. Es kommt zu keinen nach der o. g. Rechtssprechung in der Abwägung besonders zu berücksichtigenden Verkehrszunahmen durch das Bauvorhaben in nicht trassennah gelegenen Gebieten.

4.4.4.1.4 Beurteilung und Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen. Es wurden für den Bereich der B 304 Wasserburger Straße in Richtung Westen und für den Bereich der B 299 Trostberger Straße in Richtung Norden Lärmberechnungen durchgeführt. Bei der Lärmberechnung wurde für die Straßenoberfläche ein lärmmindernder Belag berücksichtigt, er entspricht den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90. Der Korrekturwert wird bei Geschwindigkeiten > 60 km/h verwendet. Eine Überprüfung des Bauvorhabens anhand der Kriterien Neubau und wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV bringt folgendes Ergebnis:

Es wurden die Anwesen (Immissionsorte (IO) Hs. Nr. 34, Hs. Nr. 36, Hs. Nr. 38, Hs. Nr. 40, Hs. Nr. 42, Hs. Nr. 52, Hs. Nr. 50, Hs. Nr. 37, Hs. Nr. 37a, Hs. Nr. 37b, Hs. Nr. 39 und Hs. Nr. 1) im Straßenabschnitt der B 304 West in Richtung Wasserburg zwischen Bau-km 0+000 bis 0+235, die an die neue B 304 anschließen, auf eine wesentliche Änderung i. S. von § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV untersucht. Danach kommt es bei den Anwesen IO Hs. Nr. 39, 37 a/b und 37 in der Wasserburger Straße zu einer geringfügigen Lärmerhöhung um bis zu 0,3 dB(A). Die Lärmbelastung bleibt damit deutlich unter der Grenze von 3 dB(A) bzw. wird nicht auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Durch das Abrücken der Straße ergeben sich dagegen für alle anderen Anwesen Pegelminderungen bis zu 10 dB(A) Tag/Nacht

(vgl. Unterlage 9). Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmvorsorgemaßnahmen sind damit nicht gegeben.

Die Anwesen im Straßenabschnitt der B 304 zwischen Bau-km 0+235 bis 0+405 wurden entsprechend dem räumlichen Erscheinungsbild auf das Kriterium „Neubau einer Straße“ untersucht, da die bestehende Trasse der B 304 nach der Planung auf einer längeren Strecke verlassen wird. Bei dem Anwesen IO Hs. Nr. 28 wird danach der maßgebende Grenzwert der 16. BImSchV für Mischgebiete von 54 dB(A) in der Nacht im Erdgeschoss um 1,8 dB(A) und im 1. Obergeschoss um 2,7 dB(A) überschritten. Beim Anwesen IO Hs. Nr. 30 kommt es nur im 1. Obergeschoss zu einer geringfügigen Überschreitung des Grenzwertes in der Nacht von 0,1 dB(A). Bei den übrigen untersuchten Anwesen in diesem Bereich werden die Grenzwerte dagegen deutlich unterschritten.

Ferner wurden die Anwesen im Straßenabschnitt Nord der B 304 Richtung Altötting zwischen Bau-km 0+832 bis 1+105 ebenfalls nach dem Kriterium „Neubau eines Verkehrsweges“ untersucht. Beim Anwesen IO Hs. Nr. 11 werden die Grenzwerte der 16. BImSchV von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) für Mischgebiete in dessen 1. Obergeschoss geringfügig um 0,9 dB(A) in der Nacht überschritten. Bei dem zu untersuchenden Anwesen IO Hs. Nr. 16 werden die Grenzwerte dagegen deutlich unterschritten.

Damit sind die gesetzlichen Voraussetzungen für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen für die Anwesen IO Hs. Nr. 28, IO Hs. Nr. 30 und IO Hs. Nr. 11 grundsätzlich erfüllt.

Es wird von uns ferner nicht verkannt, dass die Verkehrsbelastung in einem Teilbereich auf der B 299 in Richtung Süden zukünftig auch den aus Richtung Wasserburg in Richtung Traunstein fahrenden Verkehr zusätzlich aufnehmen muss. Die Verkehrsbelastung wird dabei auf der B 299 in Richtung Trostberg/Altötting zwischen Schneeweiseck und der Alz nach der Verkehrsprognose um rd. 14 % zunehmen. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung ist auch ein Lärmzuwachs auf anderen, vorhandenen Straßen im Ausnahmefall zu berücksichtigen, wenn er mehr als nur unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Straßenbauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf der anderen Straße besteht. Die Beeinträchtigung muss einerseits in typischer Weise mit dem Bau oder der Änderung der Straße oder deren Betrieb verbunden sein und darf andererseits nach ihrer Art als Folgewirkung der Straße nicht außerhalb aller Erfahrung liegen, insbesondere nicht ganz überwiegend durch andere Umstände bedingt sein (vgl. BVerwG vom 23.11.2005, Az. 9 A 28/04). Einen Anspruch auf die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen vermittelt er jedoch nur dann, wenn jede andere Entscheidung als die Gewährung von Lärmschutz abwägungsfehlerhaft ist. Durch das geplante Bauvorhaben kommt es aber für die in diesem Bereich liegende Bebauung zu einer Erhöhung der Lärmbelastung bis zu maximal 1 dB(A) am Tag und in der Nacht und damit nur zu einem unerheblichen Lärmzuwachs. Das für die vorliegende Planung sprechende öffentliche Interesse überwiegt diese Lärmauswirkungen. Der Lärmzuwachs ist nicht erheblich und rechtfertigt keine über die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen des § 41 BImSchG i. V. m. § 2 der 16. BImSchV hinausgehende Gewährung von Lärmschutz. Eine wahrnehmbare Lärmsteigerung wäre überschlägig erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens anzunehmen (vgl. BVerwG vom 06.06.2002, Az. 4 A 44/00 - juris, Rdnr. 19 m. w. N.). Zudem entstehen umgekehrt durch den Entfall der Lichtsignalanlage am Schneeweiseck Lärmminderungen von bis zu 3 dB(A).

Nach § 41 Abs 1 BImSchG ist durch den Vorhabensträger sicherzustellen, dass durch den Straßenbau keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, wobei prinzipiell ein Anspruch auf Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen besteht. Das Ziel der Einhaltung der Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV steht allerdings unter dem Vorbehalt des § 41 Abs. 2 BImSchG, nach der die Verpflichtung zu aktivem Lärmschutz dann nicht gilt, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Um die

Unverhältnismäßigkeit des aktiven Lärmschutzes nach § 41 Abs. 2 BImSchG bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen für den erzielbaren Lärmschutz ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR). Es sind sämtliche öffentlichen und privaten Belange, die einen Einfluss auf das Maß des aktiven Lärmschutzes haben, bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu berücksichtigen. Der Vorhabensträger ist damit angehalten, mit planerischen Mitteln bei einer wertenden Betrachtungsweise der Gesamtumstände eine Lärmschutzkonzeption zu entwickeln, die den konkreten örtlichen Gegebenheiten und dem Vorrang des aktiven Lärmschutzes angemessen Rechnung trägt. Dies hat zur Folge, dass Abschläge gegenüber einer optimalen Lösung, d. h. der Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV mittels aktiver Lärmschutzmaßnahmen, im Lichte der Verhältnismäßigkeitsprüfung gerechtfertigt sein können. Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers, den Verkehrslärmschutz für die betroffenen Anwesen nicht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, sondern mittels passiver Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen, trotzdem im Ergebnis für korrekt. Die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen erscheint hier nach § 41 Abs. 2 BImSchG aus folgenden Erwägungen nicht vertretbar:

Um die gesetzlichen Grenzwerte an den betroffenen Anwesen IO Hs. Nr. 28 (EG, 1. OG) und Hs. Nr. 30 (1. OG) im Bereich Bau-km 0+235 bis Bau-km 0+405 der B 304 aufgrund der Überschreitung von bis zu 2,7 dB(A) (Hs. Nr. 28, 1. OG) in der Nacht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten, wäre für einen Vollschutz eine Lärmschutzwand mit einer Gesamthöhe von rd. 2,0 m Höhe und einer Länge von rd. 185 m mit einem geschätzten Kostenaufwand von ca. 185.000 € sowie rund 60.000 € für die aufwändigere Brückenkonstruktion (Wand auf der Brückenkappe) erforderlich. Auch würden zusätzliche Grunderwerbskosten sowie weitere laufende Unterhaltungskosten entstehen. Der Errichtung einer Lärmschutzwand stünden aber schon erhebliche technische Schwierigkeiten an den betroffenen Anwesen IO Hs. Nr. 28 und Hs. Nr. 30 gegenüber. Zur Errichtung einer Lärmschutzwand müsste die neue Siedlungsstraße näher an die südliche Bebauung verlegt werden. Ebenso müsste der neue Anschluss der Gemeindeverbindungsstraße (Thalham) nach Süden verlegt werden. Durch diese Änderungen wäre zusätzlicher privater Grund erforderlich (ca. 230 m^2). Die Umgriffe der Anwesen Hs. Nr. 34 und Hs. Nr. 36 wären deshalb zusätzlich beeinträchtigt und auch die Erschließung der Garagen (z. B. Anwesen Hs. Nr. 34) wäre nicht mehr gesichert. Daher müssten in diesem Bereich aufwändige Stützkonstruktionen auf eine Länge von rd. 50 m für den aktiven Lärmschutz mit zusätzlichen Kosten von 20.000 € gebaut werden, um die bestehende Zufahrten beizubehalten. Unter Berücksichtigung dieser technischen Schwierigkeiten und der Tatsache, dass weitere Eingriffe in Privateigentum Dritter notwendig wären, an dem betroffenen Gebäude schon eine erhebliche Vorbelastung durch Verkehrslärm gegeben ist und nur die Nachtgrenzwerte überschritten werden und deshalb keine Außenwohnbereiche zu schützen sind, würden die erforderlichen Kosten für einen zusätzlichen aktiven Lärmschutz unter Berücksichtigung zusätzlicher Grunderwerbskosten sowie weiterer laufender Unterhaltungskosten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Es ist daher angemessen, bei den betroffenen Anwesen IO Nr. Hs. Nr. 28 und Hs. Nr. 30 nur passive Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen.

An dem betroffenen Anwesen IO Hs. Nr. 11 (Bau-km 0+832 der B 299) kommt es im 1. Obergeschoss zu einer Überschreitung von 0,9 dB(A) in der Nacht. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich in dem betroffenen Gebäude aber nur ein Büro und keine Wohnung befindet und nur der Nachtwert überschritten wird, sind hier Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich.

Dort aber, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und aktiver Lärmschutz nicht möglich ist oder wegen Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes oder zwischen Kosten und Nutzen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG nicht vertretbar erscheint, haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum

Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) zuerkannt, sofern das vorhandene Schalldämm-Maß nicht ausreicht. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97". Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind unter A.3.4.3 dieses Beschlusses und in der Unterlage 9 aufgeführt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer werden die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Die vom Vorhabensträger zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umwelt überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden dabei nicht vorgebracht. Einwände gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept werden zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter C.4.5.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen für die untersuchten maßgebenden Immissionsorte, die auf Grundlage der Richtlinien für den Lärmschutz am Straßen – RLS-90 erfolgten, sind im Einzelnen in der Unterlage 9 dargestellt, auf welche wir hiermit verweisen.

4.4.4.2 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 des BImSchG 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).

Zusammenfassend betrachtet zeigt die numerische Ausbreitungsrechnung zu Luftschadstoffimmissionen im Immissionsgutachten „Aubergtunnel" der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) vom 01.14.2010 einen überwiegend positiven Effekt auf die Immissionssituation der nächstgelegenen Anrainer, da weite Strecken entlang der B 304 nach Wasserburg eine deutliche Entlastung erfahren. Die erhöhten Emissionen an den Tunnelportalen wirken sich nur in deren unmittelbarem Nahbereich aus. Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien (insbesondere Luftqualitätsrichtlinie) bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind jedenfalls nicht zu erwarten. Grundlage sind wiederum die Verkehrszahlen aus dem Gutachten „B 304 Umfahrung Altenmarkt" vom 28. August 2008 (mit Ergänzung vom März 2009) für das Jahr 2025 von Prof. Dr. Ing. Kurzak. Diese unterliegen keinen Bedenken. Auf die Ausführungen unter C.4.3.5 dieses Beschlusses wird verwiesen.

<u>Einwände gegen die Luftschadstoffuntersuchung</u>

Das Bauvorhaben dient unter anderem auch dem Ziel, die Schadstoffbelastung in Altenmarkt zu verbessern, insbesondere durch Verminderung der Verkehrstaus. Von verschiedenen Einwendern wurde im Verfahren aber die Befürchtung erhoben, dass sich die Luftschadstoffsituation durch das Bauvorhaben weiter verschlechtere und die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht eingehalten würden. Das den Luftschadstoffberechnungen zu Grunde liegende Verkehrsgutachten weise eine zu

geringe Verkehrsstärke auf. Die aus den Daten der Messstation Trostberg entnommene Hintergrundbelastung sei zu niedrig angesetzt. Auch sei es unzureichend von einer Datenbasis von nur einem Jahr auf die langjährige Windsituation zu schließen. Windschwache Zeiten würden insbesondere in den Wintermonaten (Inversionswetterlagen) viel häufiger auftreten. Es seien auch keine Immissionen gemessen worden, sondern auf die Daten einer mehr als 2,5 km entfernten Messstation in der Stadt Trostberg zurückgegriffen worden. Der Einwand wird zurückgewiesen. Es ist nicht davon auszugehen, dass im Planfeststellungsbereich aufgrund von Kfz-Abgasen lufthygienische Grenz- und Konzentrationswerte der 39. BImSchV an den nächstgelegenen Anwesen erreicht oder überschritten werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat diese Einschätzung in seiner Stellungnahme vom 26.05.2010 bestätigt.

Der Vorhabensträger hat zur Beurteilung der Immissionssituation im Nahbereich des Aubergtunnels die Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG), Kundenservice Salzburg und Oberösterreich, beauftragt. Zu diesem Zweck wurde im Juli 2008 eine automatische Wetterstation, die mit einem 3d-Ultraschall-anemometer ausgerüstet ist, knapp westlich des geplanten Westportals des Aubergtunnels in Betrieb genommen. Diese Messstation im Nahbereich des Westportals liegt dem Immissionsgutachten „Aubergtunnel“ vom 01.14.2010 der ZAMG zu Grunde. Für das vorliegende Immissionsgutachten wurden die Wind- und Stabilitätsdaten aus dem Zeitraum 05.07.2008 bis 04.07.2009 in den unterschiedlichen Jahreszeiten analysiert. Die Messdaten stellen eine sehr gute Grundlage für die Immissionsprognose dar, da sie auch den Einfluss der Topographie auf das lokale Windfeld beinhalten. Die verwendete Messperiode enthält auch längere Phasen mit hinsichtlich der allgemeinen Ausbreitungsbedingungen ungünstiger Witterung. Solche finden sich typischerweise in den Wintermonaten (z. B. letzte Dezemberwoche 2008 oder winterliches Hochdruckwetter in der ersten Januarhälfte 2009). Die Verwendung dieses Messzeitraums für die Ausbreitungsmodellierung der Luftschadstoffe enthält damit die für den Untersuchungsraum in den unterschiedlichen Jahreszeiten typischen Wetterlagen. Auch die Dauer und Häufigkeit windschwacher Lagen im Messzeitraum mit Windgeschwindigkeiten von weniger als 0,8 m/s wurden ausführlich analysiert. Die Windrichtungsverteilung zeigt, dass im Bereich des Westportals Wind aus West-Nordwest sowohl im Sommer als auch im Winter vorherrscht. In den Nachtstunden und insbesondere in den Sommernächten ist verstärkt der Einfluss von sehr schwachen nördlichen Winden festzustellen, die auf das seichte Abfließen kälterer Luftmassen vom höher gelegenen Plateau um Dorfen zurückzuführen sind. Ein sekundäres Maximum zeigt die Windrichtungsverteilung im Sektor Südost. Wind aus dieser Richtung kommt hauptsächlich tagsüber vor und ist meist eine Folge der lokalen thermischen Zirkulation. Die Winddaten zeigen weiters, dass die Verhältnisse im Nahbereich des Westportals überwiegend windschwach sind (an rund 54 % der Halbstundenmittelwerte weniger als 0,8 m/s). Die höchsten mittleren Wind-geschwindigkeiten werden an einem durchschnittlichen Tag in den Mittagsstunden erreicht und liegen bei etwa 1,6 m/s. Typische nächtliche Windgeschwindigkeiten liegen bei etwa 0,7 m/s. Höhere mittlere Windgeschwindigkeiten über 3 m/s treten in den Wintermonaten häufiger auf. Die Mehrzahl der windschwachen Situationen endet nach maximal 3 Stunden. In rund 13 % der Fälle im Beobachtungszeitraum dauerten die windschwachen Verhältnisse zwischen ein und zwei Tage. Zur Beschreibung der atmosphärischen Stabilität wurden der fühlbare Wärmestrom und die Monin-Obukhov-Länge (bzw. deren Kehrwert „MOS“) analysiert. Beide Größen wurden vom 3d-Ultraschallanemometer direkt gemessen und in einem Post-Processing aufbereitet. Der fühlbare Wärmestrom zeigt den typischen Tagesgang mit seinem Maximum in den Mittagsstunden und leicht negativen Werten in den Nachtstunden. Analog dazu zeigt der mittlere Verlauf von MOS stabile Verhältnisse in den Nachtstunden und labile Austauschbedingungen tagsüber. Während die stabilen und labilen Ausbreitungsklassen die typischen tageszeitlichen Unterschiede aufweisen, treten indifferente Ausbreitungsklassen zu jeder Tages- und Nachtzeit nahezu gleich häufig auf und zeigen nur einen sehr schwachen Tagesgang. Der Grund liegt darin, dass neutrale

Austauschbedingungen zumeist mit stärkerem Wind einhergehen, der am windschwachen Messstandort häufig auf Frontdurchgänge zurückzuführen ist. Der Anteil labiler und stabiler Ausbreitungsklassen ist mit jeweils rund 36 % gleich groß.

Die aktuelle und zukünftige verkehrsbedingte Immissionssituation wurde für die Hauptschadstoffe NO_2 und PM_{10} (Staub und Feinstaub „Particulate Matter“ - Korngröße kleiner 10 µm) durchgeführt. Dazu wurde das Lagrange Ausbreitungs-modell LASAT 3.0 verwendet. Dem Untersuchungsraum wurde ein Raster von 149 mal 150 Zellen mit einer horizontalen Auflösung von 10 m überlagert. Die Ausbreitungsberechnungen wurden unter Berücksichtigung der Orographie mit einer Rauhigkeitslänge von 1,0 m durchgeführt. Der meteorologische Input für das Modell stammt von den Messdaten der automatischen Station nahe dem Westportal. Die Emissionsdaten beruhen primär auf den Verkehrszahlen des Verkehrsgutachtens und für jeden Straßenabschnitt angenommenen Emissionsfaktoren. Die Berechnungen wurden für den Ist-Zustand, die Nullvariante 2025 (ohne Realisierung des Aubergtunnels) und den Planfall 2025 (mit Realisierung des Aubergtunnels) durchgeführt. Im Ist-Zustand treten die maximalen Belastungen mit bis zu 38 µg/m³ NO_2 im Jahresmittelwert für die unmittelbaren Anrainer südlich der B 304 nach Wasserburg auf. Für PM_{10} sind die Belastungen deutlich geringer. Die Projektswirkungen werden insbesondere durch die Analyse von Differenzdarstellungen zwischen Planfall und Nullvariante deutlich. Im Planfall treten die größten Zusatzbelastungen im unmittelbaren Nahbereich der Tunnelportale und am neuen Kreisverkehr an der B 299 auf. Anrainer sind in diesen Bereichen nicht betroffen. Für die Anrainer im Bereich der Westeinfahrt zum Aubergtunnel zeigt sich, dass durch das Abrücken der B 304 nach Norden die meisten Objekte eine deutliche Entlastung sowohl hinsichtlich der NO_2- als auch hinsichtlich der PM_{10}-Belastung erfahren. Bei einem Anrainer treten dagegen geringfügige Zusatzbelastungen auf, die eine Gesamtbelastung im Jahresmittelwert von 22 µg/m³ NO_2 bedeuten. Die maßgeblichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) von 40 µg/m³ im Jahresmittel und 200 µg/m³ im Stundenmittel werden deutlich unterschritten. Ähnliches gilt für die Belastungen hinsichtlich PM_{10} von 40 µg/m³ im Jahresmittel und von 50 µg/m³ im Tagesmittel.

Der Vorwurf, das Alztal würde im Immissionsgutachten fehlerhaft mit einem ländlichen Raum verglichen, ist nicht gerechtfertigt. Zur Berechnung der Gesamtbelastung wurde im Immissionsgutachten ausgehend von früheren Untersuchungen für Stadtrandbereiche eine Hintergrundbelastung von 25 µg/m³ für NOx angenommen. Nach Auskunft des Bayerischen Landesamtes für Umwelt liegen zwar lokale Messungen von Altenmarkt a. d. Alz zur Hintergrundbelastung nicht vor. Jedoch seien die Messdaten aus der Stadt Trostberg sehr gut geeignet, die Hintergrundbelastung auch im Bereich von Altenmarkt darzustellen. Die Messstation Trostberg sei ebenfalls städtisch geprägt. Im mehrjährigen Mittel beträgt die NOx-Belastung in Trostberg rund 34 µg/m³ (Quelle: Lufthygienische Jahresberichte des Bayerischen Landesamtes für Umwelt). Unter Annahme eines Anteils des großräumigen Hintergrunds von 63 % beläuft sich dieser auf 21,7 µg/m³ NOx. Die im Immissionsgutachten getroffene Annahme einer Hintergrundbelastung an NOx von 25 µg/m³ ist daher für den Untersuchungsraum in Altenmarkt plausibel.

Wir halten auch die Annahme, dass die Hintergrundbelastung zum überwiegenden Teil dem Verkehr und nicht anderen Ursachen zuzuschreiben ist, für einen zulässigen konservativen Ansatz im Gutachten. Im Immissionsgutachten wurden zur Darstellung der Gesamtbelastung die Hintergrund- und Zusatzbelastung daher mittels linearer Addition ermittelt. Würde man dies entsprechend der Annahme des Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. anders sehen, würden sich sogar geringere Gesamtbelastungen ergeben, da die Belastungen dann nur quadratisch addiert werden müssten. Anders als der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. meint, ist in Altenmarkt auch nicht von einer höheren Hintergrundbelastung bzgl. NO_2 aufgrund der bestehenden Stahlgießerei südöstlich des geplanten Aubergtunnels auszugehen. Wie aus der gemessenen Windverteilung (Abb. 3.5 bis 3.7 des Immissionsgutachtens) hervorgeht, dominiert über das Jahr betrachtet Wind aus West bis Nordwest. Aufgrund der großräumigen Strömungssituation am Alpennordrand hat dies auch generell Gültigkeit. Insbesondere bei windschwachen Situationen ist der Anteil an Windrichtungen zwischen

WNW und ENE hoch. Die Wahrscheinlichkeit, dass in solchen Situationen von der Stahlgießerei vorbelastete Luft in den Bereich um das Westportal gelangt, ist als gering einzustufen.

Die vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. nach eigener Berechnung mittels NO_2-Addition aus Hintergrund- und Zusatzbelastung (52,3 µg/m³ NO_2) aus den Messdaten an der Station Trostberg ermittelte weite Überschreitung des gültigen Grenzwertes von 40 µg/m³ NO_2 am Westportal in Altenmarkt ist laut Fachgutachter nicht korrekt. Stickoxide (NO, NO_2, NOx) entstehen bei jeder Art von Verbrennungsprozess durch den in der Luft enthaltenen Stickstoff. Wichtigster Produzent neben Industrie und Hausbrand ist in den Städten vor allem der Straßenverkehr. NOx-Emissionen des Verkehrs treten zunächst am Auspuff eines Kraftfahrzeuges zu einem beträchtlichen Teil als Stickstoffmonoxid (NO) auf, das durch den Luftsauerstoff zu Stickstoffdioxid (NO_2) oxidiert wird. Deshalb wird NO_2 als Leitkomponente in der Bewertung der Stickoxide definiert. Die weitere Umwandlung des NO in NO_2 hängt im Wesentlichen von der bereits vorhandenen Grundbelastung an Stickstoffoxiden ab. Eine einfache Addition der NO_2-Hintergrundbelastung mit der errechneten NO_2-Zusatzbelastung führt zu einer Überschätzung der Gesamtbelastung, da mit zunehmender NOx-Konzentration das Oxidationspotential zur Bildung von NO_2 abnimmt! Daher wurde entsprechend der Empfehlung in der RVS 09.02.03 im Immissionsgutachten eine NOx -Addition mit nachfolgender Umrechnung in NO_2 auf Basis empirischer Formeln vorgenommen.

Die Auswirkungen der NOx-Zusatzbelastung an den Portalbereichen sind im Immissionsgutachten dargestellt (5.2.1, Absatz 4, bzw. auch Tabelle 3.2.). Auch der Verkehr auf der Straße nach Seeon wurde in den Modellberechnungen berücksichtigt. Aufgrund etwas günstigerer meteorologischer Ausbreitungsbedingungen in diesem Bereich fallen die Mehrbelastungen aber nur geringfügig höher aus (weniger als 10 µg/m³ NOx).

Die vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. geforderte Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zum Schutz der Vegetation (nach § 14 Abs. 5 und Anlage 3 bzw. 5 der 39. BImSchV) gilt nur für Probeentnahmestellen, die mehr als 20,0 km von Ballungsräumen oder 5,0 km von anderen bebauten Gebieten, Industrieanlagen oder Bundesautobahnen oder mindestens vierspurigen Bundesfernstraßen entfernt sind. Hier befindet sich der Untersuchungsraum innerhalb des 5,0 km-Radius um bebaute Gebiete.

Angesichts der hier zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV in allen relevanten Bereichen ist hier lediglich ergänzend darauf hinzuweisen, dass das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289) zudem ausdrücklich entschieden hat, dass diese keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens ist. Aus der 39. BImSchV ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV vorhabensbezogen sicherzustellen (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075/04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd. Nr. 426). Eine solche Verpflichtung folgt auch nicht aus einem Umkehrschluss aus § 50 Satz 2 BImSchG (BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, Az. 9 A 6.03, DVBl. 2004, 1289; Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 5.04, DVBl. 2005, 908).

Gleichwohl ist die Verschlechterung der Luftqualität unterhalb der Immissionswerte ein abwägungserheblicher Belang gemäß § 50 Satz 2 BImSchG, wonach die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die getroffene Abschätzung der Schadstoffbelastung stellt in der Abwägung angesichts der Vorbelastung weder dessen Ausgewogenheit noch die Vollzugsfähigkeit der getroffenen Zulassungsentscheidung in Frage. Sollten wider Erwarten künftig Umstände eintreten, die ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte erwarten lassen, könnte dem noch durch Luftreinhaltepläne und Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen oder sonstige geeignete Maßnahmen der zuständigen Behörden entgegengewirkt werden (vgl. §§ 45 und 47 BImSchG bzw. §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Hinzu kommt, dass sich aus heutiger Sicht nicht abschließend feststellen lässt, ob sich die genannten Immissionsgrenzwerte im Jahr 2025 tatsächlich im prognostizierten Ausmaß entwickeln

werden. Technische Verbesserungen, wie z.B. bei der Abgastechnik, und weitergehende Abgasnormen lassen in Zukunft eher eine Abnahme der Immissionen erwarten. Außerdem kann die mit dem Bauvorhaben angestrebte Verflüssigung des Verkehrs ebenfalls zu einer Verbesserung der Schadstoffsituation beitragen.

4.4.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit zwischen 8.700 Kfz/24h (B 304 Aubergtunnel) und 18.100 Kfz/24h (B 299 zwischen Kreisverkehrsanlage und Schneeweiseck) belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. 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 einer Verkehrsbelastung von zwischen 8.700 und 18.100 Kfz/24h und Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

4.4.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

4.4.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.4.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen

Durch das Bauvorhaben werden keine für Natura 2000 gemeldete Gebiete (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) betroffen. Die FFH-Abschätzung hat ergeben, dass keine FFH-Verträglichkeitsprüfung notwendig ist, weil zusätzliche unmittelbare und mittelbare Beeinträchtigungen durch baubedingte und/oder anlagenbedingte Störfaktoren auf die FFH-Gebiete Nr. DE 8041-302 „Alz vom Chiemsee bis Altenmarkt“, Nr. DE 7839-371 „Mausohrkolonien im Unterbayerischen Hügelland“, Nr. DE 8041-301 „Winterquartier der Mopsfledermaus in Burg Stein“ sowie das SPA-Gebiet Nr. DE 8140-471 „Chiemseegebiet mit Alz“ ausgeschlossen werden können. Eine Entscheidung nach § 34 Abs. 3 BNatSchG war somit nicht erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.3 dieses Beschlusses und die Unterlagen12.0, 12.1, 12.2 und 13 wird hiermit verwiesen.

Das Landschaftsschutzgebiet LSG-00431.01, „Oberes Alztal“ (Bereich der Alzaue)“ wird durch das dazu in einem Abstand von 0,4 (Tunnelbereich) - 2,5 km liegende Bauvorhaben nicht berührt. Die Neubaustrecke ist vom Landschaftsschutzgebiet weiter entfernt als der Bestand.

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe nach § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG (vgl. C.4.4.5.3) eine Ausnahme zu (§ 30 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Ebenso dürfen aus diesem Grund Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile beeinträchtigt werden (§§ 39 Abs. 5, 39 Abs. 7 BNatSchG, Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter C.4.3

dieses Beschlusses. Die Ausnahme ist ebenfalls von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses erfasst.

4.4.5.1.2 Artenschutz

Das europäische und nationale Artenschutzrecht erweist sich im Ergebnis für den Neubau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 nicht als rechtliches Hindernis.

4.4.5.1.2.1 Rechtsgrundlagen

Verbotstatbestände und geschützte Arten

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

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

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

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

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

Legalausnahme/Ausnahme

Für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des BauGB zulässig sind, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IV a) FFH-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 Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht vor, so weit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt wird. So weit 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.

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

Vogelart sind, im Rahmen der Eingriffsregelung des § 15 BNatSchG zu prüfen sind. Die Prüfung erfolgt an anderer Stelle des Beschlusses. Daneben enthält die Vorschrift des § 44 Abs. 5 BNatSchG Maßgaben, die wir der Prüfung der Zugriffsverbote zugrunde legen.

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

4.4.5.1.2.2 Prüfmethodik

Die „spezielle artenschutzrechtliche Prüfung“ (Unterlage 14) enthält Aussagen über die Projektwirkungen auf die im Planungsraum nachgewiesenen besonders bzw. streng geschützten Arten. Für jede relevante streng geschützte Art des Anhangs IV der FFH-RL und europäische Vogelart der V-RL wurden die möglichen Projektwirkungen und die Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG geprüft. Der spezielle Artenschutz ist zwar grundsätzlich auf Einzelartenniveau zu prüfen. Auch sind die Verbotstatbestände vielfach auf Individuen bezogen. Der Aufwand für die Ermittlung der relevanten Arten kann jedoch - angepasst an die naturschutzfachliche Bedeutung der jeweiligen Art und an die nationale Verantwortung für diese Art - beschränkt werden. Je seltener und gefährdeter eine Art ist, je spezieller die Habitatbindung und je geringer die Anpassungsfähigkeit ist, desto stärker ist das Untersuchungs- und Prüfprogramm zu verdichten. Danach genügt bei weit verbreiteten, häufigen Arten, die keine spezifischen Lebensraumansprüche und ein gutes Ausweichvermögen besitzen, eine zusammenfassende, pauschalere Prüfung. Das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, die wir zur Grundlage unserer Beurteilung machen, entsprechen den mit Schreiben der Obersten Baubehörde vom 24.03.2011 (Gz. IIZ7-4022.2-001/05) eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung der Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“.

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

In Kenntnis der im Untersuchungsraum nachweislich oder potentiell vorkommenden Arten und der relevanten Projektwirkungen wird in einem nächsten Prüfschritt untersucht, ob die Verbote gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 - 4 BNatSchG eingreifen. Von der Prüfung werden solche Arten ausgeschieden, die durch das Bauvorhaben nicht betroffen sind, da sie im Wirkraum des Bauvorhabens nicht vorkommen oder nur sehr selten und außerhalb ihrer Brutzeit oder ihrer Brutgebiete dort anzutreffen sind oder durch vorhabensbedingte Wirkungen wie Lärm, Licht und optische Unruhe wegen der Entfernung ihrer Lebensräume zur Straße oder ihrer Unempfindlichkeit gegenüber diesen Wirkungen nicht erheblich gestört werden.

Berücksichtigung finden ferner sämtliche Maßnahmen zum Schutz und zur Vermeidung und Minimierung beeinträchtigender Wirkungen, die in den festgestellten Planunterlagen, insbesondere im Landschaftspflegerischen Begleitplan und der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung (Unterlagen 10, 10.2 und 14), enthalten sind.

Für diejenigen geschützten Arten, bei denen von der Verletzung von Verboten tatsächlich oder mit einer ausreichenden Wahrscheinlichkeit im Sinne einer „worst-case-Annahme“ ausgegangen werden müsste, wäre zu untersuchen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen. Wie noch gezeigt wird, ist die Erteilung einer Ausnahme im vorliegenden Verfahren aber entbehrlich.

Im Übrigen wird auf die Unterlage 14 verwiesen.

4.4.5.1.2.3 Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen/CEF-Maßnahmen

Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sind Bestandteil der Projektplanung und bestimmen das Ausmaß der von dem Projekt ausgehenden Wirkungen mit. Soweit sie die Verwirklichung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen effektiv verhindern, geht von dem Projekt keine beeinträchtigende Wirkung auf geschützte Arten aus. Im Wesentlichen sind folgende Schutz-, Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere zur Senkung des Kollisionsrisikos sowie zur Vermeidung baubedingter Tötungen, vorgesehen:

- Erforderliche Rodungsarbeiten in Gehölzbeständen außerhalb der Laich-, Brut- und Vegetationszeit (nach Art. 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG von 1. März bis 30. September).
- Oberbodenabschub extensiver Grünlandflächen zum Schutz von Bodenbrütern (Goldammer) außerhalb der Brutzeit (Mai bis Mitte Juni) oder wenn durch die Umweltbaubegleitung nachgewiesen ist, dass lokal vom Abschub keine Bruten betroffen sind.
- Schutz vorhandener Biotopflächen durch Begrenzung des Baufeldes auf das technisch unbedingt erforderliche Maß (S 1).
- Schutz von Wald- und Gehölzbeständen (Absperrung, Stamm- und Wurzelschutz, S 2).
- Schutz des Bodens durch Rückbau nicht mehr benötigter Straßenverkehrsflächen (S 3).
- Inspektion und schonende Fällung der Höhlenbäume (S 4).
- Insektenschonende Tunnelbeleuchtung (S 5).
- Schutz von Fledermäusen an den Tunnelportalen (Irritationsschutzwände, gehölzfreier Flugkorridor, S 6).
- Schutz von Amphibien durch Anlage eines Laichgewässers (S 7).

Ein Verstoß gegen Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG bei einzelnen Fledermausarten (z. B Mopsfledermaus, Großes Mausohr) und Baumhöhlen bewohnenden Vogelarten durch den Verlust oder die Beschädigung von kleinräumig vorhandenen Baumquartieren in den Hangwaldbereichen im Baubereich des West- und Nordportals oder der unmittelbaren Umgebung der Trasse wird zudem durch eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (Maßnahme zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität - CEF-Maßnahme 1) zur Verbesserung des Lebensraumangebotes vermieden. Diese Maßnahme umfasst die Außer-Nutzung-Stellung von mindestens 14 hiebsreifen Laubgehölzen (Buchen, Eichen, Ahorn etc.) und das fachgerechte Ausbringen von 21 Fledermauskästen, zwei Großhöhlenkästen und sechs Normalkästen an geeigneten Standorten. Die Berücksichtigung derartiger Maßnahmen ist gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 und Satz 3 BNatSchG ausdrücklich im Gesetz vorgesehen.

4.4.5.1.2.4 Ergebnis

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG enthaltene Schädigungsverbot erfasst im Rahmen von zulässigen Eingriffen gem. § 15 BNatSchG verursachte Verletzungen oder Tötungen von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen, die nicht unvermeidbar mit der Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verbunden sind. Unvermeidbare Tötungen von Tieren bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße fallen nach der Rechtsprechung des BVerwG nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, 9 A 14.07, juris, Rd. Nr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar der ebenfalls stets gegebenen artspezifischen Mortalität aufgrund natürlicher Einflussfaktoren (vgl. BVerwG, aaO).

Das in § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthaltene Störungsverbot untersagt erhebliche Störungen streng geschützter Arten und der europäischen Vogelarten. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert, d. h. das Verbot beinhaltet eine „Erheblichkeitsschwelle“. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die Überlebenschancen, der Bruterfolg oder die Reproduktionsfähigkeit vermindert werden, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG liegt gem. § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht vor, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, d. h. die Bezugsebene für den Verbotstatbestand sind die jeweiligen Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Von einer Beschädigung oder Zerstörung einer Lebensstätte wird nicht nur dann ausgegangen, wenn der gesamte Lebensraum (physisch) vernichtet wird, sondern auch, wenn durch andere vorhabensbedingte Einflüsse wie z. B. Lärm oder Schadstoffimmissionen die Funktion in der Weise beeinträchtigt wird, dass sie von den Individuen der betroffenen Art nicht mehr dauerhaft besiedelbar ist.

Zusammenfassend wurde bei der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung festgestellt, dass aufgrund der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes und der allgemeinen Verbreitungssituation der Arten von dem Bauvorhaben insgesamt zwölf Tierarten des Anhangs IVa der FFH-RL (Mopsfledermaus, Wasserfledermaus, Wimperfledermaus, Großes Mausohr, Kleine Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Zwergfledermaus, Braunes Langohr, Zauneidechse, Gelbbauchunke, Springfrosch) und vier Vogelarten des Art. 1 V-RL (Grünspecht, Dohle, Goldammer, Feldsperling) betroffen werden, die noch näher hinsichtlich der Verwirklichung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - Nr. 3 BNatSchG zu überprüfen waren. Im Ergebnis hat die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung ergeben, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG erfüllt werden. Hinsichtlich der betroffenen Arten ist unter Einbeziehung der in den Unterlagen 10, 10.2 und 14 festgesetzten Schutz-, Vermeidungs-, Minimierungs- und CEF-Maßnahme zu erwarten, dass die jeweiligen lokalen Populationen der betroffenen Arten in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen bzw. sich deren aktuelle Erhaltungszustände nicht verschlechtern. Direkte Individuen- oder Lebensraumverluste können durch die getroffenen Maßnahmen ebenso wie relevante Störwirkungen (auch Fernwirkungen) reduziert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wird im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum

Teil stehen den (potentiell) betroffenen Arten Habitatstrukturen wie weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten in räumlicher Nähe und ausreichender Anzahl zur Verfügung. Dafür dienen auch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen. Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL sind dagegen im Untersuchungsraum des Bauvorhabens nicht bekannt und potenziell geeignete Lebensräume für Pflanzenarten, in deren Verbreitungsgebiet der Wirkraum des Bauvorhabens liegt, nicht vorhanden, so dass diesbezüglich keine Verbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG zum Tragen kommen. Die Höhere Naturschutzbehörde hat die naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten überprüft und deren Ergebnisse bestätigt.

Eine Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG für die oben nach Anhang IV der FFH-RL bzw. nach V-RL geschützten Arten ist damit nicht erforderlich. Auf die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung der betroffenen Arten in Unterlage 14 wird hiermit verwiesen.

4.4.5.1.2.5 Einwände zum speziellen Artenschutz

Es wurde seitens des Bund Naturschutz in Bayern e. V., des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. und weiterer zahlreicher Einwender eingewendet, es seien nicht alle berücksichtigungsbedürftigen Arten bei der Bestandsaufnahme durch den Vorhabensträger untersucht worden bzw. die getroffenen Bewertungen seien aus artenschutzrechtlicher Sicht falsch. Die der Planfeststellung zu Grunde gelegten Ermittlungen würden nach Art und Umfang nicht ausreichen, um die für die artenschutzrechtliche Beurteilung maßgeblichen Tierarten, ihre Verbreitung und ihre geschützten Lebensstätten bzw. deren Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben zu erfassen. Gründe hierfür seien unter anderem unvollständige bzw. nur wenig zielführende Untersuchungen bzw. fehlende Berücksichtigung von Wirkfaktoren und Wirkprozessen bei der Ermittlung von Verbotstatbeständen sowie fehlerhafte Beurteilungen von lokalen Erhaltungszuständen von betroffenen Arten. Mindestens 14 planungsrelevante Tierarten, darunter sechs Vogelarten, seien nicht geprüft worden. Es werde daher eine umfassende Überarbeitung der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung unter Berücksichtigung aller Kritikpunkte gefordert. Ferner seien die geplanten Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen völlig unzureichend. Aufgrund der dargestellten Mängel seien weitere konfliktvermeidende bzw. -mindernde Maßnahmen, insbesondere auch CEF-Maßnahmen, und Ergänzungen zu den geplanten Maßnahmen zu fordern.

Wir weisen diese Einwände als unbegründet zurück. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob ein Bauvorhaben gegen artenschutzrechtliche Verbote verstößt, eine ausreichende Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Arten, die in den Anwendungsbereich der Verbote fallen, und ihrer Lebensräume voraus (vgl. Urteil vom 9. Juli 2008 - BVerwG 9 A 14.07 - BVerwGE 131, 274 <Rd. Nr.. 54 ff.> m.w.N.). Das verpflichtet die Behörde nicht, ein lückenloses Arteninventar zu fertigen. Welche Anforderungen an Art, Umfang und Tiefe der Untersuchungen zu stellen sind, hängt vielmehr von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall sowie von Art und Ausgestaltung des Vorhabens ab. Erforderlich, aber auch ausreichend ist - auch nach den Vorgaben des europäischen Gemeinschaftsrechts - eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung. Die notwendige Bestandsaufnahme wird sich regelmäßig aus zwei wesentlichen Quellen speisen: Der Auswertung bereits vorhandener Erkenntnisse und einer Bestandserfassung vor Ort, deren Methodik und Intensität von den konkreten Verhältnissen im Einzelfall abhängt. Erst durch eine aus beiden Quellen gewonnene Gesamtschau kann sich die Planfeststellungsbehörde regelmäßig die erforderliche hinreichende Erkenntnisgrundlage verschaffen. Lassen allgemeine Erkenntnisse zu artspezifischen Verhaltensweisen, Habitatansprüchen und dafür erforderlichen Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein bestimmter Arten zu, ist es nicht zu beanstanden, wenn die Planfeststellungsbehörde daraus entsprechende Schlussfolgerungen zieht. Diese bedürfen ebenso wie sonstige Analogieschlüsse der plausiblen, naturschutzfachlich

begründeten Darlegung. Ebenso ist es zulässig, mit Prognosewahrscheinlichkeiten, Schätzungen und, sofern der Sachverhalt dadurch angemessen erfasst werden kann, mit Worst-Case-Betrachtungen zu arbeiten. Da die Bestandserfassung auf ökologische Bewertungen angewiesen ist, für die normkonkretisierende Maßstäbe und verbreitet auch gesicherte naturwissenschaftliche Erkenntnisse und Standards fehlen, steht der Planfeststellungsbehörde insoweit eine naturschutzfachliche Einschätzungsprärogative zu. Die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände beruht auf einer ordnungsgemäßen Bestandserfassung durch den Vorhabensträger und entspricht voll und ganz obigen Anforderungen. Es wurden u. a. die Daten der amtlichen Biotopkartierung Bayern und die Daten der Artenschutzkartierung (ASK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu planungsrelevanten Pflanzen- und Tierarten (gefährdete Rote Liste-Arten, Arten nach Anhang II und IV der FFH-RL, V-RL) verwendet. Zudem wurden verschiedene faunistische Kartierungen im Jahr 2010 vorgenommen. Die ursprüngliche Beurteilung der Bestandsituation konnte infolgedessen durch aktuellere Untersuchungen und Erkenntnisse ergänzt werden. Im Rahmen der faunistischen und floristischen Untersuchungen wurde das gesamte planungsrelevante Artenspektrum nach anerkannter Methodik abgehandelt. Zu der Kritik an den einzelnen untersuchten Arten wird auf die folgenden Ausführungen dieses Beschlusses verwiesen.

Es wurde seitens des Bund Naturschutz in Bayern e. V. auch eingewandt, dass die Abschichtungsliste Fehler bei der Relevanzprüfung und bei der Bestandsaufnahme aufweise. Die Abschichtung der Arten beziehe sich auch nur auf den Naturraum „Tertiär-Hügelland und voralpine Schotterplatten" (T/S), während faunistisch mehr Bezüge zum südlichen Naturraum „voralpines Hügel- und Moorland und Alpen" (Av/A) bestünden. Wir halten diesen Einwand für unbegründet. Zum einen hat der Status, den eine Art in den regionalen Roten Listen hat, für die Abhandlung von Arten in der speziellen artenschutzrechtlichen Überprüfung keinen Einfluss, da dort alle nach Anhang IV der FFH-RL und der V-RL europarechtlich geschützten Arten planungsrelevant sind. Auf diese Arten bezieht sich die Abschichtung und nicht auf die regionalen Roten Listen. Zum anderen verläuft durch das Plangebiet die Grenze zwischen den beiden genannten Regionen (entspricht etwa dem derzeitigen Verlauf der B 304), wobei sich der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes in der Region „Tertiär-Hügelland und voralpine Schotterplatten (T/S)“ befindet. Der Wirkraum aller entscheidenden Wirkfaktoren des Bauvorhabens entfällt auf diese Region. Die Darstellung des RL-Status für diese Region ist daher nachvollziehbar.

Die fachliche Kritik an den Untersuchungen der unten angeführten Tier- und Pflanzenarten und den geplanten Vermeidungs-, Minimierungs- Schutz- und Kompensationsmaßnahmen weisen wir aus nachfolgenden Erwägungen zurück:

Fledermäuse

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat an den artenschutzrechtlichen Erhebungen zu den Fledermausarten kritisiert, dass deren Lebensraum durch das Bauvorhaben östlich und westlich des Aubergtunnels zerschnitten werde. Verbotstatbestände, insbesondere das Tötungsverbot und das Verbot der Habitatszerstörung könnten durch die durchgeführten Untersuchungen und vorgesehenen Baumaßnahmen des Vorhabensträgers nicht ausgeschlossen werden. Bei Bestandsvorkommen der Wimperfledermaus müsse zudem an größeren Verkehrsstraßen ein Abstand von 10,0 bis 15,0 km eingehalten werden, um nicht gegen einen Störungstatbestand zu verstoßen. Die im Zuge der Planänderung vom 15.12.2010 erfolgte Streichung einer Textpassage in der Unterlage 14 (Brinkmann 2004) sei insofern nicht korrekt. Es seien nicht alle im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten ausreichend ermittelt worden. Die Erfassung sei nicht während des Sommers erfolgt und auf eine notwendige Detektor-Untersuchung zur Flugroutenbestimmung der Fledermäuse, vor allem auch in den Hangleitenwälder nördlich Altenmarkts, sei ebenso wie auf ergänzende Tree Top-Untersuchungen (Teleskopständer mit Kamera) verzichtet worden. Die Neuschaffung eines Waldes für Fledermäuse und weitere Arten (Ausgleichsmaßnahme A 1) wäre als geeigneter Ersatzlebensraum

erst in mehreren Jahrzehnten wirksam. Durch die Außer-Nutzung-Stellung von „mindestens neun hiebsreifen Laubbäumen“ lasse sich das Lebensraumangebot für Fledermäuse nicht signifikant verbessern. Auch würde das Entstehen von geeigneten Baumhöhlen für Fledermäuse in Ersatzpflanzungen einen viel zu langen Zeitraum in Anspruch nehmen, während das Aufhängen von Fledermauskästen nur eine Notmaßnahme für wenige Jahre darstelle. Die Gestaltungsmaßnahmen an den Tunnelportalen seien zum Schutz der Fledermausarten nicht konkret bzw. unzureichend und müssten zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Straße durchgeführt werden. Erforderlich sei ein Monitoring, welches sicherstelle, dass bereits vor Beginn der Bauarbeiten eine signifikante Verbesserung des Lebensraumsangebots gewährleistet werde. Ferner werde ein geeignetes Monitoring für die Bauphase und die Zeit nach der Inbetriebnahme des Straßenbauprojekts, gegebenenfalls verbunden mit weiteren Maßnahmen verlangt.

Es wurde seitens des Bund Naturschutz in Bayern e. V. ferner eingewandt, dass nach der Datenbank der Koordinationsstelle für Fledermausschutz in Südbayern insgesamt sechs potenziell vorkommende Fledermausarten (Nordfledermaus, Breitflügelfledermaus, Große Bartfledermaus, Zweifarbfledermaus, Rauhautfledermaus und Mückenfledermaus) in der artenschutzrechtlichen Untersuchung fehlen würden. Die Auswertung dieser Datenbank ergäbe auch, dass der Wirkraum des Bauvorhabens im bekannten Verbreitungsgebiet dieser Arten läge. Bei den Baumhöhlen bewohnenden Arten Rauhautfledermaus und Mückenfledermaus sei eine mögliche Betroffenheit aufgrund der Habitatverluste durch die geplanten Rodungen gegeben. Bei allen gebäudebewohnenden Fledermausarten, die den Wirkraum als Jagdgebiet oder als Flugkorridor nutzen, ergebe sich eine mögliche Betroffenheit aufgrund der Verlegung der Trasse samt Kreisverkehrsanlage auf 20 m Meter Nähe zum Waldrand an der Hangleite und der Zunahme des Verkehrsaufkommens. Dort sei jedenfalls mit Zerschneidungswirkungen zu rechnen. Für alle Fledermäuse gelte, dass nach ÖKOKART (2006) ein Korridor von 30 m links und rechts der neuen Trasse aufgrund von Verkehrsemissionen (v. a. Lärm und Licht) als Totalverlust für den Jagdlebensraum zu betrachten sei. Falls man Höhlenbäume im Gebiet der Rodung am Kreisverkehr und im übrigen Hangleitenbereich nachweisen könne, könne man auch Kollisionen der streng geschützten Tiere mit Kraftfahrzeugen beim Aus- und Einfliegen nicht mehr sicher ausschließen.

Wir weisen diese Einwände als unbegründet zurück. Methodik und Umfang der erforderlichen Bestandsaufnahmen hängen maßgeblich von der Ausstattung des Naturraums und den Habitatansprüchen der Fledermausarten ab und unterliegen hier keinen fachlichen Bedenken. Die Erfassungsmethodik für die Fledermausarten wurde mit der Höheren Naturschutzbehörde genau abgestimmt. Die vom Büro ifuplan angewandte Erfassung geht über die Vorgaben der Höheren Naturschutzbehörde hinaus. Dabei wurden am Nord- und Westportal im Bereich des festgestellten Vernetzungskorridors am Hangwaldrand Erfassungen mittels Batcorder (System zur Aufnahme im Ultraschallbereich liegender Ortungs- und Soziallaute von Fledermausrufen) während sechs Nächten zu drei verschiedenen Zeiträumen im Zeitraum zwischen Mai und August 2010 durchgeführt. Die aufgezeichneten Rufe wurden anhand von mehreren tausend Referenzrufen durch eine Spezialsoftware den einzelnen Arten zugeordnet. Zusätzlich erfolgte eine Auswertung nicht automatisch bestimmbarer Rufe durch Fledermaus-Experten. Das Artenspektrum der Fledermäuse im Bereich der Tunnelportale im Hangleitenwald konnte somit umfangreich dokumentiert werden. Weitere telemetrische Untersuchen zum Flugverhalten in den Portalbereichen oder angrenzenden Hangleitenwald waren nicht notwendig, da die gewonnenen Erkenntnisse über das Artenspektrum ausreichen, um die artenschutzrechtlich gebotenen Schutzmaßnahmen (G2, S 4, S 5, S 6, Unterlagen 10 und 10.2) an den Tunnelportalen festzulegen. Die Kritik des Bund Naturschutz in Bayern e. V., dass die Anzahl der zur Fledermauskartierung an den Tunnelportalen vorgenommenen Batcorder-Aufnahmen keine Rückschlüsse auf die tatsächliche Aktivität zuließen, da viele Arten, insbesondere Mopsfledermaus und Wimperfledermaus sehr leise rufen würden, und nur dann erfasst werden, wenn sie zufällig sehr nahe am Aufnahmegerät vorbeifliegen, halten wir für unbegründet. Die Untersuchungsergebnisse lassen unseres Erachtens einen uneingeschränkten

Rückschluss auf die Aktivitätsdichte der nicht leise rufenden Arten zu. Wird z. B. eine laut rufende Art wie das Großen Mausohr nicht registriert, kann daraus gefolgert werden, dass diese Art den untersuchten Raum nicht bzw. sehr wenig nutzt und somit der untersuchte Raum als Jagdlebensraum für die Art von nachrangiger Bedeutung ist. Es ist zwar richtig, dass leise rufende Arten wie Mopsfledermaus und Wimperfledermaus bei Batcorder-Untersuchungen (sowie bei Detektor-Begehungen) eher unterrepräsentiert sind. Dabei handelt es sich aber um ein grundsätzliches methodisch-akustisches Problem, das bislang durch keine andere Erfassungsmethode gelöst werden konnte. Auch zusätzliche Untersuchungen mit Netzfängen liefern dabei nur kursorische Ergebnisse, da es sich um eine Methode mit Zufallsfaktor und geringer Erfassungsrate handelt. Auch Detektor-Begänge erbringen im Vergleich mit Batcorder-Standorten nur einen Bruchteil der Daten (ca. 10 %). Eine Untersuchung mittels Tree Top Peepern ist ebenfalls sehr aufwendig und bringt zum Beispiel aufgrund von Sichtbeschränkungen in Höhlungen keine vollkommene Aussagesicherheit. Viele der potenziell geeigneten Höhlungen (Spalten, Risse) wären ferner mit einem Tree Top Peeper nicht einsehbar und auch nicht erreichbar gewesen. Einen hohen Aufwand bei den Ermittlungsmethoden für einen unsicheren Erkenntnisgewinn zu betreiben lehnen wir als nicht sachgerecht ab. Dabei ist zu beachten, dass der Ermittlungsumfang im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung nicht den gleichen Anforderungen genügen muss, wie sie für den Gebietsschutz gelten. Es müssen deshalb nicht prinzipiell alle nach dem Stand der Wissenschaft verfügbaren Erkenntnismittel ausgeschöpft werden. Nach den genannten Urteilen können die zum Gebietsschutz entwickelten Grundsätze auf den allgemeinen Artenschutz wegen der Unterschiede beider Schutzregime gerade nicht ohne Abstriche übertragen werden. Jedenfalls wurden die Auswirkungen des Bauvorhabens auch auf leise rufende Arten, insbesondere die Mopsfledermaus (ein Nachweis) und die Wimperfledermaus, (vier Nachweise) naturschutzfachlich näher untersucht. Aufgrund des zu untersuchenden Raumes nach Flächen, Gebieten und Strukturen war sehr wohl eine Abschätzung möglich, wo sich Quartiere, Flugrouten bzw. Jagd- und Nahrungshabitate von leise rufenden Fledermausarten befinden. Die Aufzeichnungen an den Tunnelportalen entsprechen recht gut dem großräumigen Vorkommen und der Häufigkeit der Fledermausarten. Eine Konzentration von Rufen an den Tunnelportalen von leise rufenden Arten wie Mops- und Wimperfledermaus ist nicht zu erkennen. Mops- und Wimperfledermäuse haben z. B. sehr große Aktionsräume von mehreren Quadratkilometern Ausdehnung (ca. 80 km² bzw. 300 km²), für die ein kleinräumiger Verlust eines allenfalls durchschnittlich genutzten Jagd- und Nahrungshabitates nicht ins Gewicht fällt und deshalb auch keiner weiteren Bestimmung bedarf. Damit ist nachvollziehbar festgestellt, dass das untersuchte Gebiet nur einen kleinen Ausschnitt aus dem gesamten Jagdlebensraum der betroffenen Fledermausarten darstellt. Die planfestgestellten Maßnahmen, mit denen die Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände vermieden werden, sind zudem so angelegt, dass sie für alle insoweit in Betracht kommenden Arten wirksam sind und diesen zu Gute kommen.

Die Forderung des Bund Naturschutzes in Bayern e. V., die Höhlenbaumkartierung im Bereich der Tunnelportale auf die angrenzenden Waldbereiche der Hangleite auszuweiten, da durch das Heranrücken der Trasse samt Kreisverkehrsanlage an die Hangleite ebenfalls Fledermaushabitate und Fledermaus-Flugrouten beeinträchtigt würden, ist nicht notwendig. Die Kartierung der Habitatbäume durch den Gutachter erfolgte nicht nur im Bereich der Tunnelportale des Aubergtunnels, sondern an allen vier geplanten Rodungsflächen (u. a. an der Kreisverkehrsanlage) und ging sogar weit (100 m Pufferstreifen) über die eigentliche Rodungsfläche hinaus (Gutachten zur Erfassung von Habitatbäumen, Kap. 3, S. 5, ifuplan, 2010e). Die Kreisverkehrsanlage wird auf einer landwirtschaftlichen Fläche verwirklicht. In diesem Bereich ist zum Anschluss des untergeordneten Wegenetzes die Rodung von drei kleineren Bäumen notwendig. Dabei handelt es sich aber nicht um Habitatbäume.

Der Einwand des Bund Naturschutzes in Bayern e. V., dass der Erfassungszeitraum von Mai bis August zu kurz gewählt und auch eine Kartierung im Oktober erforderlich gewesen sei, weil sich die Zahl der Fledermäuse und die Artzusammensetzung im

Herbst durch die Bildung von Fluggruppen noch einmal ändern und die Tiere durch die kurzen Tage abends früher aus und morgens später zurückflögen, ist ebenfalls unbegründet. Die Erfassung erfolgte in der sensiblen Wochenstubenzeit zur Erfassung der Habitatnutzung im Bereich der Tunnelportale. Hinweise auf herbstliche Schwärmquartiere oder besonderen herbstlich Aktivitätszentren im Bereich der Trasse sind nicht vorhanden und wurden auch durch die Einwendungen nicht vorgebracht. Für die wandernden Fledermausarten, die z. T. mehrere 100 km ziehen, spielen nach Ansicht des Fachgutachters so kleinräumige Veränderungen wie durch das Bauvorhaben keine erhebliche Rolle.

Aufgrund dieser durchgeführten aktuellen Untersuchungen zu Fledermäusen im Jahr 2010 entlang der Trasse sowie nach Auswertung der Angaben aus der ASK (LfU 2007) und der Datenbank der Koordinationsstelle für Fledermausschutz Südbayern (KfFS 2009) ist davon auszugehen, dass mit insgesamt neun Fledermausarten des Anhangs IV der FFH-RL im Untersuchungsgebiet zu rechnen ist, die das Gebiet als Jagdhabitat und möglicherweise je nach Art auch als Sommer und/oder Winterquartier nutzen (ÖKOKART 2006, ifuplan, 2010e). Das Artenspektrum der Fledermäuse im Bereich der Tunnelportale im Hangleitenwald konnte durch eine faunistische Sonderuntersuchung im Jahr 2010 umfangreich dokumentiert werden. Dabei wurden sieben Arten konkret nachgewiesen (ifuplan, 2010b). In den von den Eingriffen betroffenen Flächen sind keine Wochenstuben oder spezielle Quartiere von Fledermäusen bekannt. Das vorkommende Artenspektrum der Fledermäuse ist zusammen mit den Auswirkungen des Bauvorhabens artspezifisch in der Unterlage 14 (Nr. 4.1.2.1; S. 8 ff) ausführlich dargestellt. Für weitere Fledermausarten (Nordfledermaus Eptesicus nilssonii, Breitflügelfledermaus Eptesicus serotinus, Rauhautfledermaus Pipistrellus nathusii, Mückenfledermaus Pipistrellus pygmaeus, Zweifarbfledermaus Vespertilio discolor (V. murinus) liegen dagegen keine Nachweise im Untersuchungsgebiet vor. Ferner ist auch das Kleine Mausohr (Myotis blythii) im Gegensatz zum Großen Mausohr derzeit im Freistaat Bayern nicht nachgewiesen (Meschede & Rudolph 2005, LfU (2010): 1985 - 2009: 25 Jahre Fledermausmonitoring in Bayern). Es sind die tatsächlich im Wirkraum aufgrund einer qualifizierten Kartierung vorkommenden Arten für die Beurteilung des Fledermausspektrums entscheidend und nicht mögliche Vorkommen in anderen Regionen oder Naturräumen. Bezüglich der Großen Bartfledermaus (Myotis brandtii), der Rauhautfeldermaus und der Mückenfledermaus sind Vorkommen aufgrund der naturräumlichen Verbreitung und der Habitatansprüche unwahrscheinlich und konnten bei der Fledermauskartierung von 2010 auch nicht erfasst werden. Zwar sind Große und Kleine Bartfledermaus nach derzeitigem Stand der Technik an ihren Rufen nicht zweifelsfrei unterscheidbar, speziell das Vorkommen der selteneren Großen Bartfledermaus ist aber aus obigen fachlichen Erwägungen heraus als unwahrscheinlich zu beurteilen und wurde demensprechend in der in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung abgeschichtet. Aktuelle Funde, Quartiere oder Nachweise liegen im Umkreis von 15 km um das Untersuchungsgebiet nicht vor (LfU (2010): 1985 - 2009: 25 Jahre Fledermausmonitoring in Bayern). Der Aktionsradius der nicht sehr wanderfreudigen Art beträgt zwischen 1 - 10 km, so dass keine Tiere aus den bekannten Quartieren/Fortpflanzungsnachweisen im Untersuchungsgebiet zu erwarten sind. Selbst wenn man das Vorkommen dieser Arten (z. B. Große Bartfledermaus) noch berücksichtigen würde, würde sich am Umfang der in der Planung vorgesehenen Schutz- und CEF-Maßnahmen nichts ändern, da die möglichen Maßnahmen für diese Art durch die Ansprüche der bei der Maßnahmenplanung berücksichtigten Fledermausarten voll abgedeckt sind. Häufige Flugbeobachtungen „kleinerer Fledermäuse“ am Riegergut konnten von einem gebietskundigen Fledermaus-Experten mit umfassenden Kenntnissen zur Biologie, Habitatpräferenz und Raumnutzung von Fledermausarten der Kleinen Bartfledermaus am Riegergut zugeschrieben werden. Ein mögliches Quartier der Kleinen Bartfledermaus am Riegergut wird durch das Bauvorhaben aber nicht direkt betroffen. Die Kleine Bartfledermaus wird in der speziellen artenschutzrechtlichen Untersuchung eingehend behandelt und durch Schutzmaßnahmen geschützt.

Unvermeidbare Tötungen von europäisch geschützten Tierarten bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen beim Betrieb der Straße nach der Rechtsprechung des BVerwG fallen nur dann unter das Tötungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben signifikant erhöht (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, juris, Rd. Nr. 91). Dabei sind Maßnahmen, mittels derer Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden sollen, in die Prüfung des Tötungstatbestands einzubeziehen. Der Rand des Hangleitenwaldes und die Fließgewässer mit den Begleitgehölzen (Alz und Möglinger Mühlbach) stellen die vermuteten Hauptwanderrouten der (strukturgebunden fliegenden) Fledermäuse dar. Insbesondere an den Tunnelportalen käme es zu einer Kreuzung der Fledermaus-Flugrouten mit dem Straßenverkehr. Für die planungsrelevanten neun Fledermausarten Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus), Wasserfledermaus (Myotis daubentonii), Wimperfledermaus (Myotis emarginatus), Mausohr (Myotis myotis), Kleine Bartfledermaus (Myotis mystacinus), Fransenfledermaus (Myotis natteri), Abendsegler (Nyctalus noctula), Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus) und Braunes Langohr (Plecotus auritus) wird durch das vorgesehene Abrücken bzw. die dauerhafte Rückverlegung des Waldrandes (10,0 m gehölzfreier Flugkorridor), eine insektenschonende Beleuchtung an den Tunnelportalen (Natriumdampf-Hochdrucklampen mit angepassten Lichtkegeln) und die Anlage von 4,0 m hohen Irritationsschutzwänden am West- und Nordportal des Aubergtunnels als Überflughilfe (Maßnahmen G 2, S 5 und S 6, vgl. Unterlage 14, Nr. 4.2.1.1) eine vorhabensbedingte Tötung gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wirksam vermieden bzw. minimiert. Die Gestaltungsmaßnahme G 2 wird noch vor Tunnelinbetriebnahme in Abstimmung mit der Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, durchgeführt. Wir haben zudem unter A.3.3.10 dieses Beschlusses festgesetzt, dass die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen auf das betroffene Fledermausartenspektrum zu überprüfen ist. Die Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen ist vom Vorhabensträger in Abstimmung mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, zu kontrollieren und zu dokumentieren. Nach nachvollziehbarer fachlicher Einschätzung der Gutachter des Vorhabensträgers, wird das Kollisionsrisiko an den Tunnelportalbereichen durch die bauliche Ausgestaltung des Bauvorhabens und die flankierenden Vermeidungsmaßnahmen auf ein unbedenkliches Maß eingeschränkt. Die Einwände gegen die Wirksamkeit der getroffenen Schutzvorkehrungen können nicht überzeugen. Die Errichtung von Überflughilfen stellt für die relevanten Fledermausarten nach derzeitigem naturschutzfachlichen Kenntnisstand eine wirksame Maßnahme zur Verhinderung verkehrsbedingter Verluste dar (vgl. „Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (MAQ)“, FGSV, März 2008). Die Anordnung und Ausgestaltung der Maßnahmen zur Minimierung der Kollisionsgefahr basieren auf den aktuell verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen. Zusätzliche telemetrische Untersuchen zum Flugverhalten im Portalbereich oder im Hangleitenwald halten wir für nicht notwendig, da die gewonnenen Erkenntnisse über das Artenspektrum ausreichen. Beeinträchtigungen im Fahrbahnbereich (Anlockung von Beutetieren) bestehen bereits durch die vorhandene B 304 bzw. werden durch den Aubergtunnel reduziert. Die neue Trasse der B 304 ändert auch die bestehende Situation an der Hangleite nicht wesentlich, da ein ausreichender Abstand zwischen dem Waldrand und der Trasse erhalten bleibt. Der Waldrand wird infolge der für das Bauvorhaben erforderlichen vier Rodungsflächen mit einem Gesamtumfang von weniger als 1,0 ha nur verlagert und wird dann die gleiche Leitfunktion wie vor der Rodung übernehmen. Weitere Untersuchungen der Flugrouten in diesem Bereich oder weitere Schutzmaßnahmen sind damit nicht geboten. Erhöhte Kollisionsrisiken durch den Aus- und Einflug aus Baumquartieren im Hangleitenwald bestehen ebenfalls nicht, da die möglichen Habitatbäume weit oberhalb des Lichtraumprofils der Straße liegen (vertikaler und horizontaler Abstand). Eine Änderung des Kollisionsrisikos im Vergleich zur bestehenden Situation beschränkt sich also nur auf die beiden Tunnelportale. Wir halten die fachgutachtlichen Einschätzungen zur Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen für tragfähig. Die Nebenbestimmungen unter A.3.3.9 und A.3.3.10 dieses Beschlusses stellen die Funktionsfähigkeit der Schutzmaßnahmen sicher und dienen zum Nachweis der Akzeptanz durch die Tiere. Vorsorglich haben wir uns für den Fall, dass aufgrund der Ergebnisse der Akzeptanzkontrolle das Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutz-

behörde, eine unzureichende Annahme der Schutzmaßnahmen feststellt, weitere Entscheidungen unter A.7.1 dieses Beschlusses vorbehalten. Auf die ursprünglich vorgesehenen zusätzlichen Sperrpflanzungen konnte aus naturschutzfachlichen Erwägungen verzichtet werden, da die Rücknahme des Waldmantels als Leitlinie und die Irritationsschutzwände auf den Tunnelportalen einen ausreichenden wirksamen Schutz nach dem Stand der Technik darstellen. Die baumfreien Bereiche um die Tunnelportale sind notwendig, um strukturgebunden fliegende Fledermäuse möglichst weit vom Portalbereich entfernt zu halten. Zusätzliche Sperrpflanzungen (im direkten Tunnelumfeld) hätten unter den gegebenen örtlichen Bedingungen eine ungünstige gegenteilige Wirkung, weil das direkte Tunnelumfeld gehölzfrei gestaltet werden soll, um Sicherheitsabstände und Sichtfeld für strukturgebunden fliegende Fledermausarten zu gewährleisten.

Schließlich ist auch ein Verstoß gegen das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu verneinen. Ein Störungstatbestand kann vor allem durch Trennwirkungen (z. B. Unterbrechung von Flugrouten und die dadurch verursachte Trennung von Jagdhabitaten und Ruhestätten) erfüllt werden, die von der vorgesehenen Trasse ausgehen. Darüber hinaus werden davon auch bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen der geschützten Tier- und Vogelarten in Gestalt von akustischen und optischen Störwirkungen erfasst. Erheblich ist eine Störung nach der Definition des Halbsatzes 2 der Vorschrift, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Dies lässt sich nach den aktuellen Untersuchungen der Fachgutachter des Vorhabensträgers für die geprüften Fledermausarten verneinen. Es kann ausgeschlossen werden, dass es durch das Heranrücken der neuen Trasse der B 304 an den Waldrand nördlich des Aubergtunnels sowie im Bereich der Tunnelportale zu einer wesentlichen Zerschneidungswirkung und größeren Störung einer möglichen Flugroute von relevanten Fledermausarten erfolgt. Die neue Trasse ändert die bestehende Situation nicht wesentlich, da ein ausreichender Abstand zwischen Wald und Trasse erhalten bleibt. Die Vernetzungsfunktion des Hangleitenwaldes nördlich des Nordportals wird nicht durchtrennt. Querungen auf der Westseite des Waldes sind völlig uneingeschränkt und an der Ostseite ebenfalls möglich. Es handelt sich aufgrund der Belastung durch die bereits bestehende Bundesstraße nur um eine geringe Beeinträchtigung. Ein unzerschnittener Zugang vom Hangleitenwald zur Alz besteht zurzeit nur zwischen den beiden Alzbrücken der B 304 und der B 299. Bereits heutzutage schneidet die B 304 und die B 299 den Hangwald von der Alz und der Alzaue ab. Genau dieser genannte zerschneidungsfreie Korridor zur Alz bleibt durch das Bauvorhaben erhalten. Im Bereich der Tunnelportale wird eine gefahrlose Überquerung der Trasse durch Pflanzungen bzw. den gezielten Verzicht auf straßennahe Gehölzpflanzungen, durch Rückverlegung der Waldränder und durch technische Maßnahmen in der Planung gewährleistet (Gestaltungsmaßnahme G 2, Schutzmaßnahmen S 4, S 5, S 6, Unterlagen 10, 10.2 und 14). Gleichzeitig entsteht durch den Rückbau der alten B 299 zwischen Bauende und Kreisverkehrsanlage die Entlastung einer Leitstruktur entlang des Bauhofs und des Waldgebietes am Möglinger Mühlbach. Aufgrund der Jagdstrategie und von Präferenzen für die Jagd- und Nahrungshabitate ist auch eine Bevorzugung der halboffenen Bereiche des Untersuchungsgebiets für einzelne Fledermausarten zu unterstellen. Verkehrslärmstörungen wirken sich nach den örtlichen Verhältnissen (Vorbelastungen durch die B 299 und die B 304) auch nicht auf die Höhlenbäume aus. Insbesondere reagieren die heimischen Fledermausarten, die als Tages- oder Sommer- oder Winterquartier oder als Wochenstube Baumquartiere nutzen, in ihrem Quartier nicht besonders empfindlich gegenüber Verkehrslärm (Auskunft Dr. A. Zahn, Leiter der Koordinationsstelle Fledermausschutz Südbayern). Auch eine Störung der Jagd- und Nahrungshabitate der betroffenen Arten durch Lärmimmissionen wird nicht in erheblichem Umfang ausgelöst. Als empfindlich gegenüber Lärmimmissionen sind Gleaning-Arten anzusehen, d. h. Arten, die ihre Nahrung vom Substrat aufnehmen und dabei auch die von der Beute verursachten Geräusche orten. Nach dem Leitfaden „Fledermäuse und Straßenverkehr“ vom Januar 2010 bezüglich des Totalverlusts der Habitateignung straßennaher Bereiche bei einzelnen Fledermausarten ist bei einer Verkehrsbelastung von 10.000 bis 20.000

Kfz/24h und einem Abstand von bis zu 15 m von einer Reduktion der Habitateignung von lediglich 25 % auszugehen. Selbst unter der Annahme, dass in Teilabschnitten der Trasse straßennahe Jagd- und Nahrungshabitate für einzelne Arten durch den neuen Trassenverlauf beeinträchtigt würden, stellt diese Fläche (~ 1,0 ha) unter Berücksichtigung der großen Aktionsräume der betroffenen Arten (einige bis mehrere hundert km²) einen minimalen Ausschnitt aus dem insgesamt zur Verfügung stehenden Jagdhabitat dar. Der Hangleitenwald hat im Bereich der Tunnelportale also nur eine geringe Bedeutung als Jagdhabitat. Weitere Maßnahmen zur Minimierung von Barrierewirkungen für Fledermäuse werden ausgehend von den aktuellen Untersuchungen nicht für erforderlich gehalten. Der Verlust und die Beeinträchtigung von Jagd- und Nahrungshabitaten wurden in der Ausgleichsflächenermittlung berücksichtigt (Unterlage 10, Kap. 5.2.2, Tab. 14, S. 53 f.).

Durch die Einrichtung der Tunnelportale können bau- oder anlagebedingt Sommer-, Zwischen- oder Winterquartiere sowie Bruthöhlen in Form von Quartier- bzw. Brutbäumen durch Abholzung/Baufeldräumung verloren gehen und damit verbunden auch Fledermäuse verletzt oder getötet werden. Die Vorschrift des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG schützt dabei nicht den Lebensraum der besonders geschützten Arten insgesamt (z. B. das gesamte Jagdhabitat), sondern nur selektiv die so bezeichneten Fortpflanzungs- und Lebensstätten der jeweiligen Arten. Ebenso wenig fallen potenzielle (d. h. nicht genutzte, sondern lediglich zur Nutzung geeignete) Lebensstätten unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem erforderlichen Individuenbezug fehlt. Geschützt ist danach der als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienende Gegenstand, z. B. einzelne Nester oder Höhlenbäume, und zwar allein wegen dieser ihm zukommenden Funktion. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Der Vorhabensträger hat dazu nähere ergänzende faunistische Untersuchungen (Erfassung potentieller Habitatbäume für Fledermäuse und höhlenbrütende Vögel auf Rodungsflächen an den geplanten Tunnelportalen im Hangleitenwald nordwestlich Altenmarkt a. d. Alz, (ifuplan, 2010e) durchführen lassen. Hinsichtlich des Verlustes von potentiellen Habitatbäumen wurden die Bestände am 23.3.10 kartiert. Dieser Termin lag vor dem Laubaustrieb, so dass Laub die Sicht auf Höhlen, Nischen, Horste usw. nicht behindern konnte. Eine im Verfahren geforderte weitere Untersuchung im Sommer hätte keine zusätzlichen Erkenntnisse gebracht, da es darum ging, alle potenziell geeigneten Habitatbäume zu identifizieren und nicht nur einzelne möglicherweise besetzte Tagesquartiere. Zudem hätte Laub die Sicht im Sommer erheblich behindert. Untersucht wurden alle Bäume im direkten Rodungsbereich und in einem Radius von 100 m darüber hinaus. Dies hatte zum Ziel, auch solche Bäume zu erfassen, die eine hohe Bedeutung als Fledermaus- oder Vogelhabitat haben. Alle Bäume im Kartierbereich wurden von allen Seiten mit einem Fernglas auf wichtige Habitatstrukturen für Fledermäuse abgesucht. Als mögliche Habitatstrukturen gelten insbesondere Spechthöhlen, ausgefaulte Astlöcher, ausgefaulte Streifschäden, abplatzende Rinde, Kronenbruch mit Nischen und ähnliches. Bäume mit solchen Strukturen wurden katalogisiert und punktgenau in Karten erfasst. Der Verlust der Waldfläche beträgt ca. 0,9 ha. Von den im Untersuchungsraum festgestellten potentiellen Habitatbäumen liegen sieben in den geplanten Rodungsbereichen. Zwei dieser Bäume sind Höhlenbäume, die eine besondere Bedeutung für Fledermäuse und höhlenbrütende Vogelarten haben (ausgefaulte Astlöcher). Unter den Tatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG fallende baubedingte Schädigungen sind aber nicht zu erwarten. Zum einen wird eine Beschädigung und Zerstörung der aktuell genutzten Fortpflanzungs- und Ruhestätten dadurch vermieden, dass die von Vögeln besiedelten Bäume erst außerhalb der Brutzeiten gefällt werden. Für Bäume, die als Winterquartier für Fledermäuse dienen können, ist die Fällung im Laufe des Septembers/Oktobers vor Eintritt der Winterruhe von Fledermäusen durchzuführen. Eine Beeinträchtigung von überwinternden Fledermäusen ist auch zu verhindern, wenn deren Einflug durch einen geeigneten Verschluss der Quartiere unterbunden wird. Dies haben wir unter A.3.3.3 dieses Beschlusses festgesetzt. Bei der Bauausführung werden die Altbäume für die CEF-Maßnahme koordinatenmäßig erfasst, durch eine weiße Wellenlinie auf Brusthöhe um den Baumstamm markiert und in einem Lageplan dargestellt. Mit dieser Maßnahme

ist unabhängig von der Reichweite der artenschutzrechtlichen Bestimmungen sichergestellt, dass nicht gegen die Verbote der §§ 44 Abs. 1 Nr. 3 und Nr. 1 BNatSchG verstoßen wird. Zum anderen wird der mögliche rodungsbedingte Verlust von Quartierbäumen durch den dauerhaften Erhalt von hiebsreifen Laubbäumen im Hangleitenwald ausgeglichen. Nach den gutachterlichen Untersuchungen lassen sich kurzfristig die Verluste von Quartier- und Höhlenbäumen durch das Aufhängen von 21 Fledermauskästen, zwei Großhöhlenkästen und acht Normalkästen in der weiteren straßenfernen Umgebung bevorzugt innerhalb der Alzhangleite ausgleichen. An der Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang gibt es keine Zweifel. Fledermausarten (wie auch höhlenbrütende Vögel und Bilche) nehmen nachweislich Nistkästen an. Dabei ist in Anschlag gebracht, dass nicht jeder Kasten auch von Fledermäusen bzw. höhlenbrütenden Vögeln angenommen wird. Das Angebot an Nistkästen geht weit über den ermittelten Verlust von möglichen Quartieren hinaus. Nach Untersuchungen zur Belegung von Baumhöhlen ist sicher, dass nicht alle der potenziellen Quartiere auch durch planungsrelevante Arten belegt sind. Die Wartung der Nistkästen wird durch den Vorhabensträger gewährleistet. Ferner wird ein ausreichendes Ausweichhabitat durch einen Nutzungsverzicht auf mindestens 14 potenzielle Habitatbäume (Bäume mit Spechthöhlen, ausgefaulte Astlöcher, ausgefaulte Streifschäden, abplatzende Rinde und Kronenbruch mit entsprechenden Nischen) langfristig gesichert. Diese Maßnahmen haben wir unter A.3.3.11 dieses Beschlusses festgesetzt. Die konkrete Maßnahmen-umsetzung wird mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt und dokumentiert. Zudem wird mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 ein naturnaher Waldmeister-Buchenwald angelegt. Ihre volle ökologische Funktion erfüllt die Ausgleichsmaßnahme zwar möglicherweise erst nach mehreren Jahren, jedoch kann sie für einzelne Arten bereits unmittelbar oder nach wenigen Jahren als Lebensraum dienen. Dadurch, dass die Ausgleichsfläche A 1 unmittelbar an den bestehenden Hangleitenwald angrenzt ist eine vergleichsweise schnelle Einwanderung von Tier- und Pflanzenarten aus dem überwiegend naturnahen Hangleitenwald zu erwarten. Der bestehende Hangwald verfügt ohnehin über eine Vielzahl wichtiger und geeigneter Habitatelemente für zahlreiche Tiergruppen, in denen die betroffenen Arten Ausweichquartiere finden. Damit bleibt die ökologische Funktion der Ruhestätten in räumlicher Nähe gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG ohne zeitlichen Bruch erhalten (continued ecological functionality, CEF-Maßnahme 1, Unterlage 10) und es ist sichergestellt, dass nicht gegen die Verbote der § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG verstoßen wird. Die CEF-Maßnahme 1 befindet sich auf einem gemeindlichen Grundstück für das ein unbefristeter Gestattungsvertrag zwischen der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz und der Bundesrepublik Deutschland (vertreten durch den Vorhabensträger) am 24.02.2009 abgeschlossen wurde. Damit ist die Durchführbarkeit der Maßnahme auf der vorgesehenen Fläche gesichert.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. hat im Anhörungsverfahren gefordert, das für die CEF-Maßnahme 1 „Erhalt und Kennzeichnung von Höhlenbäumen als Federmausquartier“ vorgesehene Grundstück Fl. Nr. 244, Gemarkung Altenmarkt, im Gesamten aus der Nutzung zu nehmen, um die Dauerhaftigkeit des Eingriffs auszugleichen. Außerdem sei dann auch der Insektenreichtum durch größeren Totholzanteil und unbeeinträchtigter Streuschicht deutlich höher und der wirtschaftliche Verlust geringer. Wir lehnen diese Forderung ab. Das Lebensraumangebot für Fledermäuse bzw. höhlenbrütende Vögel wird gemäß dem faunistischen Sondergutachten (ifuplan, 2010e) durch die oben beschriebene Außer-Nutzungs-Stellung von hiebsreifen Laubgehölzen (Buchen, Eichen, Ahorn etc.) auf der Fl. Nr. 244, Gemarkung Altenmarkt, am Auberg verbessert. Eine CEF-Maßnahme ist als zeitlich vorgezogene Maßnahme zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion zu betrachten und deshalb wird die Außer-Nutzung-Stellung von hiebsreifen Laubgehölzen (Buchen, Eichen, Ahorn etc.) auf dem Grundstück auf eine nicht näher definierte Zeit beschränkt sein. In 50 bis 80 Jahren kann die Ausgleichsfläche A 1, die in unmittelbarer Entfernung zum Eingriff liegt, diese Funktionen übernehmen.

Die vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. geforderte Verlegung der CEF-Maßnahme 1 in den Hangleitenwald im Südwesten des Untersuchungsgebietes (oberhalb des geplanten Westportals am Auberg) lehnen wir ab. Da es im südwestlichen Hangleitenwald bereits potenzielle Höhlenbäume in ausreichender Anzahl gibt, halten wir es mit dem Vorhabensträger für fachlich sinnvoll, auch in einem anderen Teil der Hangleite die Entwicklung von Habitatbäumen mit der CEF-Maßnahme 1 zu fördern. Da es sich um hiebsreife Bäume handelt, wird eine Erhöhung des Quartierangebots ebenfalls in zwei bis drei Jahrzehnten erreicht.

Die im Anhörungsverfahren vorgebrachten Vorschläge des Landesbundes für Vogelschutz in Bayern e. V. zur Verbesserung des Artenschutzes für Fledermäuse haben wir in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses unter A.3.3.9, A.3.3.10, A.3.3.11 berücksichtigt. Dadurch wird sichergestellt, dass die Schutzmaßnahmen für Fledermäuse am Tunnelportal frühzeitig hergestellt und deren Funktion auf das hiesige Fledermausartenspektrum kontrolliert wird. Ferner haben wir uns unter A.7.1 dieses Beschlusses die Entscheidung über weitere Maßnahmen für den Fall vorbehalten, dass die planfestgestellten Schutzeinrichtungen für Fledermäuse nicht ausreichend angenommen werden.

Biber

Zum Biber (Castor fiber) kritisierte der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V., dass die Bibervorkommen im Bereich der Alz (Trostberg-Schwarzau) durch das Bauvorhaben massiv gefährdet würden. Wir weisen diesen Vorwurf zurück. Nach Prüfung der aktuellen Sachdaten der Artenschutz- und Biotopkartierung (2007) sowie der Ergebnisse der Geländekartierung für den landschaftspflegerischen Begleitplan zum Vorentwurf (2005) konnte der Biber als eine nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützte Art im Bereich des Bauvorhabens nicht nachgewiesen werden. Hinsichtlich des Bibers sind aber auch keine Eingriffe des Bauvorhabens in dessen Lebensraum zu erwarten. Die Eingriffe des Bauvorhabens beschränken sich nämlich auf den Hangleitenwald und die landwirtschaftlichen Nutzflächen am Fuß der Hangleite, welche nicht zu den typischen Lebensräumen des Bibers zählen. Im Bereich der Alz und Trostberg-Schwarzau werden keine Eingriffe verursacht. Damit werden kommt es zu keinem Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG.

Haselmaus

Zur Haselmaus (Muscardinus avellanarius) kritisierten der Bund Naturschutz in Bayern e. V. und der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V., dass eine artenschutzrechtliche Prüfung, insbesondere hinsichtlich des Verlustes von Quartieren, nicht erfolgt sei. Diese Säugetierart sei nachweislich im Landkreis Traunstein verbreitet. Es sei weiterhin davon auszugehen, dass die Art im Wirkraum potenziell vorkomme, weil die arttypischen Habitatbedingungen (unterwuchsreiche Mischwälder) sowohl in der Hangleite als auch in den Auwäldern an der Alz vorhanden seien und es durch das Bauvorhaben zu Quartierverlusten kommen werde. Für die Haselmaus werde daher die Anbringung von mindestens fünf speziellen Haselmauskästen gefordert. Wir weisen diese Forderung zurück. Obwohl eine weiträumige Verbreitung der Haselmaus in Süddeutschland angenommen werden kann, liegen lt. ABSP Landkreis Traunstein (2008) nur Nachweise für den Alpenraum und nicht für den nördlichen Teil des Landkreises mit dem Untersuchungsgebiet vor. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden jedenfalls nicht erfüllt. Die potenziellen Lebensräume (Strauchschicht, Wald) werden nur in einem geringen Umfang berührt und sind in der Umgebung an vielen Stellen vorhanden. Die ökologische Funktion der potentiell betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang ist dadurch weiterhin im Sinne von § 44 Abs. 5 BNatSchG erfüllt und eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der potenziellen lokalen Population ist nicht zu erwarten. Eine signifikante Erhöhung des verkehrsbedingten Kollisionsrisikos ist ebenfalls nicht zu erwarten, da die neue Trasse der B 304 nur auf kurzen Abschnitten die potentiellen

Lebensräume der Haselmaus schneidet, ansonsten abseits der Lebensräume verläuft und die Tierart weite, offene Flächen meidet. Zudem wird die B 304 zu einem großen Teil als Tunnel unter dem Auberg geführt.

Siebenschläfer

Der Siebenschläfer (Glis glis) ist keine nach Anhang IV der FFH-RL europarechtlich streng geschützte Art und musste daher auch nicht hinsichtlich eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht werden. Sie gilt auch weder in Deutschland noch in Bayern als gefährdet.

Baummarder

Der Baummarder (Martes martes) ist keine nach Anhang IV der FFH-RL europarechtlich streng geschützte Art und musste daher auch nicht hinsichtlich eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG untersucht werden. Im Übrigen gibt es in den Sekundärdaten keinen Hinweis auf das Vorkommen des Baummarders im Plangebiet. Selbst wenn diese Art vorkäme, bleiben Lebensräume (vorwiegend Laub- und Mischwälder) in ausreichendem Umfang erhalten bzw. wird verlorengehender Lebensraum kompensiert.

Amphibien

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. und der Bund Naturschutz in Bayern e. V. haben die Erfassung der Amphibienwanderung nördlich Altenmarkts mittels Amphibienfangzäunen entlang der seit langen Jahren bestehenden und viel befahrenen B 299 als fehlerhaft bewertet. Die Erfassung sei nur dort erfolgt, wo an beiden Seiten der B 299 der Hangleitenwald bzw. die Alzauen angrenzen würden, jedoch nicht weiter südlich entlang des Straßenabschnitts, an dem tatsächlich die Baumaßnahmen geplant seien. Nachdem die Amphibienpopulationen bereits seit Jahrzehnten durch die vorhandene B 299 beeinträchtigt worden seien und sich die Wanderrouten verlagert hätten, ließen die Fänge entlang der B 299 keinen sicheren Rückschluss auf Habitatstärken und Wanderrouten abseits der B 299, namentlich im Bereich der streitgegenständlichen Trasse zu. Untersuchungen am Westportal würden völlig fehlen. Es sei auch fachlich nicht korrekt, Amphibienwanderungen im Offenland von vornherein auszuschließen, da insbesondere der geringe Wanderwiderstand auf vegetationslosen Äckern im Frühjahr dagegen spräche. Beispielsweise hätten die letztjährigen Untersuchungen am Amphibienübergang im Dreiseengebiet zwischen Ruhpolding und Reit im Winkl gezeigt, dass etliche Amphibien weite Strecken direkt auf der Straße zum Laichgewässer wandern würden. Demnach sei es sehr wohl möglich, dass Wanderbeziehungen zwischen der Südhälfte der Hangleite und den einzigen erreichbaren, im Nordosten gelegenen Laichgewässern im Auwald an der Alz bestünden. Solche Wanderbeziehungen würden erheblich beeinträchtigt. Auch sei das Gutachten zur ökologischen Bestandsaufnahme der lokalen Vorkommen von Amphibien und naturschutzfachlichen Eingriffsbewertung nicht durch Fachleute mit anerkannten Referenzen zur Tiergruppe der Amphibien erstellt worden. Es werde daher eine erneute Begutachtung der Amphibienfauna durch anerkannte Amphibienexperten gefordert.

Ferner kritisierten der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. und der Bund Naturschutz in Bayern e. V., dass Lebensräume von zahlreichen Amphibien durch das Bauvorhaben betroffen würden. Insbesondere sei im Untersuchungsgebiet die Gelbbauchunke (Bombina variegata) betroffen. Das Büro ÖKOKART weise in seinem Gutachten von 2006 auf zwei potentielle Laichbiotope in der westlichen Hangleite und den Alzauen östlich der B 299 hin, bescheinige beiden Waldstücken eine hohe Bedeutung als Landlebensraum und bestätige bestehende funktionale Beziehungen zwischen Teillebensräumen über die B 299 hinweg. Wanderaktivitäten der Gelbbauchunke im Wirkraum könnten nicht von vorne herein ausgeschlossen werden. Dass die Prognosen zu der Verwirklichung von Verbotstatbeständen unter der Prämisse durchgeführt wurden, dass mit einem Verschwinden dieser Art im Untersuchungsraum auch ohne das Bauvorhaben gerechnet werden müsse, sei bei einem derart schlechten

Erhaltungszustand der lokalen Population nicht hinnehmbar. Eine Schädigung der lokalen Population durch das Bauvorhaben sei aber nicht von vornherein sicher auszuschließen, da die Bautätigkeit an der Einmündung der Plantrasse in die bestehende B 299 die vom Büro ÖKOKART nachgewiesenen Wechselbeziehungen zwischen dem Landlebensraum Hangleite und der hauptsächlich als Fortpflanzungsstätte genutzten Alzaue durchaus beeinträchtigen könne.

Der Springfrosch (Rana dalmatina) sei in der Region, in der der Wirkraum liegt, nur in sehr zerstreuten, voneinander isolierten Kleinstvorkommen verbreitet und demzufolge könne der Erhaltungszustand der lokalen Population im Gegensatz zum Gutachten nur als mittel bis schlecht (C) bewertet werden. Die Beurteilung des Folienteiches auf Fl. Nr. 252, Gemarkung Altenmarkt, in seiner Funktion als Laichbiotop für die gefährdete Amphibienart Springfrosch als „mäßig bedeutungsvoll" werde als unrichtig abgelehnt. Nach der letzten Aktualisierung der Artenschutzkartierung Bayern im Landkreis Traunstein (2001) gebe es im Umkreis von ca. 10,0 km um das Eingriffgebiet nur insgesamt drei voneinander isolierte Kleinbestände (OBN 7941-0018, OBN 7941-0023, OBN 8041-0013, siehe Gutachten Englmaier 2010). Das erstgenannte Vorkommen OBN 7941-0018 sei zudem das einzige bekannte Vorkommen an der Alz im Landkreis Traunstein mit einer geschätzten Bestandsgröße von ca. zehn Individuen. Die beiden dem Objekt 7041-0018 nächstgelegenen bekannten Vorkommen befänden sich ca. 6,6 km Luftlinie entfernt im Offenland südöstlich von Truchtlaching bzw. ca. 8,2 km Luftlinie entfernt nordöstlich Palling. Die Behauptung, die Art wäre „immer wieder" entlang der Alz anzutreffen, entspräche folglich nach den vorliegenden offiziellen Angaben nicht den Tatsachen. Dem Folienteich komme daher eine hohe Bedeutung als Laichbiotop zu, weil bei einer im April 2010 durch den Bund Naturschutz in Bayern e. V. beauftragten Untersuchung des Weihers fünf bis sechs Laichballen des Springfrosches gefunden worden seien . Bei einer Populationsgröße von 15 - 20 Tieren sei das Vorkommen damit deutlich größer als bei dem bekannten in den Alzauen. Gerade die Lage des Folienteichs an der Hangleite, einem optimalen Landlebensraum für den Springfrosch, der fehlende Fischbesatz sowie der Mangel an geeigneten Laichbiotopen ließen dem Folienteich eine hohe artenschutzfachliche Bedeutung zukommen. Zudem stelle der Folienteich die einzige Fortpflanzungsstätte da, die ungehindert vom Winterquartier aus erreicht werden könne. Weiterhin seien die Behauptungen, dass sich das Vorkommen des Springfrosches östlich der B 299 in der Alzaue (zwischen Traunmündung und Ortsrand von Trostberg) konzentriere, nicht nachvollziehbar. Schließlich seien bei der Untersuchung im Jahr 2010 die meisten Tiere am westlichen Straßenrand bei der Wanderung vom Landlebensraum zum Laichbiotop gefangen worden, was zusammen mit den Reproduktionsnachweisen im Folienteich darauf hinweise, dass der Landlebensraum des Springfrosches hauptsächlich im Hangleitenwald westlich der B 299 liege. Gäbe es tatsächlich ein relevantes Vorkommen in der Alzaue, wäre der Springfrosch dort sicher nachgewiesen worden. Ebenso wenig haltbar sei die Behauptung, dass der wesentliche „Populationsaustausch" dort erfolge, wo der Hangleitenwald an den Alzauenwald angrenzt und dass eine wesentliche Wanderbewegung im Bereich der Offenländer - also im Bereich der Neubautrasse - ausgeschlossen werden könne. Es sei nicht untersucht worden, ob Wanderbeziehungen zwischen der südlichen Hälfte der Hangleite und den im Nordosten gelegenen Gewässern im Auwald an der Alz bestünden.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. forderte daher für die in einem „worst-case-scenario“ nicht auszuschließende Schädigung und Störung der Amphibienarten Gelbbauchunke und Springfrosch den Bau von Amphibienleiteinrichtungen und mehreren Durchlässen nördlich der Kreisverkehrsanlage oder die Verlegung der Kreisverkehrsanlage so weit wie möglich nach Süden bzw. der Plantrasse zurück auf die bestehende B 299. Beide Maßnahmen hätten auch einen positiven Einfluss auf den Erhaltungszustand vieler anderer streng geschützter Arten wie z. B. der Schlingnatter. Als weitere konfliktmindernde Maßnahme werde die Anlage mehrerer Ersatzlaichgewässer für den Springfrosch entlang der Hangkante für eine barrierefreie Anwanderung gefordert, um damit eine Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes der lokalen Population durch das Bauvorhaben zu vermeiden. Die

geplante Anlage eines Laichgewässers in den Alzauen sei zwar zu begrüßen, jedoch zum Erhalt der lokalen Springfrosch-Population an der Hangleite westlich der B 299 ungeeignet. Es sei nahezu ausgeschlossen, dass die in der Hangleite siedelnde Population ein Laichgewässer in den Alzauen annehme, denn dafür wäre die Querung zweier stark befahrener Bundesstrassen und des strömungsstarken Möglinger Mühlbaches nötig. Die Maßnahmen A 2 und S 7 seien zur Vermeidung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes bzw. zur Verhinderung einer möglichen Verschlechterung des ungünstigen Erhaltungszustandes der Gelbbauchunke auch nicht geeignet, weil dabei die artspezifischen Habitatansprüche überwiegend unberücksichtigt blieben.

Diese zu den Amphibien erhobenen Einwendungen weisen wir zurück. Das Vorkommen und die Betroffenheit von Amphibien in der Umgebung des Bauvorhabens wurden auf Veranlassung des Vorhabensträgers eingehend von ausgewiesenen Fachkartierern nach den anerkannten Methodenstandards untersucht (Unterlage 14, Nr. 4.1.2.3). Es wurde dazu eine Amphibienkartierung (ÖKOKART 2006) und eine erneute Amphibienzählung mit einer 800 m langen Amphibienfangzaunkartierung und täglicher Absammlung der Tiere während der Wanderzeit ab Frühjahr 2010 durchgeführt (Erfassung der Amphibienwanderung entlang der B 299 nördlich Altenmarkt a. d. Alz, ifuplan, 2010c). In diesem dreimonatigen Zeitraum konnten aussagekräftige Erkenntnisse zu den Wanderungen von Amphibien zu den Fortpflanzungsgewässern gewonnen werden. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen. Die Angaben zur Population wurden durch Kartierergebnisse generiert und nicht durch die Hochrechnung der Fangzahlen entlang des Amphibienzaunes. Die Untersuchung der Amphibienquerung befindet sich innerhalb des mit der Höheren Naturschutzbehörde abgestimmten naturschutzfachlichen Untersuchungsraums. Da das geplante Bauvorhaben nicht in bestehende Fortpflanzungsgewässer eingreift, wurden die Wanderbewegungen der Amphibien über die Straße genau untersucht. Um den Sachverhalt der Amphibienwanderung vollständig und zweifelsfrei zu erfassen, wurden die Amphibienzäune auf einem 420 m langen Abschnitt auf der Westseite und einem 480 m langen Abschnitt auf der Ostseite zwischen Bau-km 1+250 und Bau-km 1+500 aufgestellt. Der Zaun reichte damit bis 230 m über den Bauabschnittsbereich hinaus. Die Standortwahl richtete sich nach der im Gutachten von ÖKOKART (2006) bezeichneten Stelle mit einer wahrscheinlichen Wechselbeziehung. Dies ist der Bereich, wo sich Hangleitenwald und „Auwald“ des Alztales nördlich Altenmarkt a. d. Alz direkt gegenüberstehen. Es wurde bei der Untersuchung nicht angenommen, dass im Offenland keine Amphibienwanderung stattfinden. Aufgrund der Biologie und des Verhaltens von Amphibien konnte man jedoch davon ausgehen, dass sich im Offenland keine Amphibienwanderungen konzentrieren. Dafür spricht auch die Lage der Still-/Laichgewässer östlich der B 299, die sich nahezu alle im „Auwald“ nordwestlich des Riegergutes befinden. Der direkte Weg aus der Hangleite zu den Gewässern führt über den untersuchten Straßenabschnitt, der mittels Amphibienzaun untersucht wurde, und nicht über die genannte Ackerfläche. Darüber hinaus waren im Rahmen der vorgenommenen Kartierungen auch keine Anzeichen zu Amphibienwanderungen erkennbar, die eine Ausdehnung der Untersuchung nach Süden gerechtfertigt hätten. Die Wanderbewegungen von Amphibien an dem potentiell kritischen Querungsbereich nördlich der geplanten Kreisverkehrsanlage wurden ebenfalls ausführlich untersucht und waren ausreichend, um die Wanderbewegungen der planungsrelevanten Arten zu quantifizieren. Ferner wurde eine Kartierung der an das Untersuchungsgebiet angrenzenden potentiellen Laichgewässer durchgeführt. Es konnten bei allen vorgefundenen Amphibien nur geringe Wanderbewegungen über den untersuchten Teilabschnitt an der B 299 festgestellt werden. Die gesamte die B 299 kreuzende Amphibienpopulation wird auf weniger als 100 Individuen geschätzt. Amphibienwanderwege mit mehr als 200 Tieren sind in Oberbayern selten und machen nur 2,7 % der bekannten Wanderpopulationen aus. Eventuelle frühere Wandertraditionen, die aufgrund der Größe umliegender Populationen in den Laichgewässern auch zu erwarten gewesen wären, sind längst unterbrochen. Im bayern- und landkreisweiten Kontext besitzt die nördlich Altenmarkt a. d. Alz die B 299 kreuzende Amphibienpopulation demnach eine untergeordnete Bedeutung. Eine Untersuchung zu

Amphibienwanderungen am Westportal ist fachlich nicht notwendig, da nicht anzunehmen ist, dass dieser Bereich abseits der Fortpflanzungsgewässer und ohne Bezug zu angrenzenden Landlebensräumen (statt dessen B 304, Siedlungsraum, Alz) von Bedeutung für wandernde Amphibien ist.

Aufgrund der Kartierergebnisse wurde ein Vorkommen der Gelbbauchunke (Bombina variegata) als einer nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Amphibienart nachgewiesen und artenschutzrechtlich näher untersucht (Unterlage 14, Nr. 4.1.2.3, Tabelle 3). Bei der Gelbbauchunke handelt es sich um eine Art ohne ausgeprägte saisonale Wanderungen. Vielmehr sind bei dieser Art von Dispersionsbewegungen zur Findung neuer Habitate zu beobachten, die nicht als gezielte Wanderung bezeichnet werden können. Wegen der Lebensraumausstattung (feuchter Hangleitenwald, Tümpel und Weiher in der Alzaue) am nördlichen Bauende der B 299 im Jahr 2006 wurde eine mögliche Wanderung der Gelbbauchunke nach dem Gutachten zur faunistischen Kartierung von ÖKOKART (20.02.2006) nicht ausgeschlossen. In dem Gutachten wurde den potenziellen Fortpflanzungsgewässern der Gelbbauchunke eine hohe Bedeutung aufgrund des potenziellen Vorkommens der Gelbbauchunke und nicht aufgrund der Habitateignung zugemessen. Weiterhin wurde in dem Gutachten eine regelmäßige Reproduktion unterstellt. Im Rahmen der speziellen Untersuchung der möglichen Querungsstrecke zwischen Alzhangleite und Alztal wurden insgesamt zwei Gelbbauchunken auf der Ostseite des Fangzaunes im Juni 2010 durch das Büro ifuplan erfasst. Wanderbewegungen der Gelbbauchunke wurden daher nicht von vornherein ausgeschlossen. Während der Erfassungen wurden 2010 auch die für Gelbbauchunken von ÖKOKART als potenziell geeigneten Pfützen und Quellgewässer auf der Westseite neben dem Zaun ausführlich ohne Ergebnis untersucht. Aus dem lang anhaltenden Aufnahmezeitraum kann daher geschlossen werden, dass das Vorkommen der Gelbbauchunke im Bereich des Amphibienzaunes sehr klein ist. Die Tiere stammen somit wahrscheinlich aus der näheren Umgebung, in der durch das Gutachten auch einzelne Kleinstvorkommen dokumentiert sind. Allerdings sind trotz intensiver Untersuchungen keine sicheren Fortpflanzungsgewässer der Gelbbauchunke in der Umgebung bekannt. Nach Angaben eines Anwohners bestanden noch bis vor einigen Jahrzehnten größere Vorkommen in der Umgebung. So beispielsweise in den aufgelassenen Abgrabungen an der Alzhangleite bei Altenmarkt und Mögling. Der Baumbestand in diesen ehemaligen Abgrabungen legt offen, dass diese Abgrabungen seit Jahrzehnten nicht mehr bestehen. Aller Wahrscheinlichkeit fanden sie wegen des Brückenbaus Anfang des letzten Jahrhunderts statt. Die Vegetation in diesen ehemaligen Abgrabungen und auch in den umliegenden Gewässern lässt daher eine dauerhafte Besiedlung des Bereichs um die B 299 durch die Gelbbauchunke als sehr unwahrscheinlich erscheinen. Die Habitatbedingungen für die Gelbbauchunke sind im Umfeld der Straße generell als ungünstig zu bezeichnen. Die verbliebene Reliktpopulation ist sehr klein und akut durch Habitatverlust bedroht. Trotz dieser ungünstigen Voraussetzungen wurde aufgrund der beiden gefangenen Individuen am Amphibienzaun ein Vorkommen der Gelbbauchunke anerkannt und auch einer näheren artenschutzrechtlichen Überprüfung unterzogen. Unmittelbare anlagebedingte Habitatverluste der Gelbbauchunke entstehen durch das Bauvorhaben nicht. Der wertvolle Gewässerkomplex östlich der B 299 steht als Vorflut mit den Hangquellen auf der westlichen Seite der B 299 in direktem Zusammenhang. Durch das Bauvorhaben erfolgt auch keine kritische Verringerung der Zuflussmenge in diesen Gewässerkomplex, durch die sich das Abflussregime der Hangquellen nachteilig verändern könnte. Unabhängig davon ist in der Ausgleichsmaßnahme A 2 die Neuschaffung von Feuchtflächen und damit von zusätzlichen Habitatflächen geplant. Weiterhin ist die Anlage eines Laichgewässers in der Alzaue vorgesehen, welches auch für die Gelbbauchunke geeignet ist (S 7). Alle weiteren potentiellen Laichplätze von hoher Bedeutung liegen abseits der Trasse und damit außerhalb des Wirkbereiches oder sind von den Eingriffen nicht unmittelbar betroffen. Mit diesen Maßnahmen zur Habitatverbesserung wird es der Art zudem ermöglicht, Störungen auszuweichen. Ein Verstoß gegen das Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist damit nicht gegeben. Im Nordteil des Plangebietes besteht zwischen den

Quellrinnsalen der Alzleite westlich der B 299 und dem kleinen Gewässerkomplex östlich der B 299 (vermutetes Laichhabitat) ein schwach ausgeprägter funktionaler Zusammenhang. Es besteht durch die bestehende B 299 bereits eine Zerschneidung dieser Teilhabitate, die durch das Bauvorhaben jedoch nicht verändert wird, da dieses erst südlich dieses Habitatzusammenhangs beginnt. Immissionsbedingte Störungen der Gelbbauchunkenhabitate über die bereits bestehende Vorbelastung der B 299 hinaus sind nicht in einem solchen Maß zu erwarten, dass dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population vorhabensbedingt verschlechtert wird. Mögliche baubedingte Störungen während der Bauphase werden durch die Begrenzung des Baufeldes mit einem Bauzaun (S 1, S 2) ausgeschlossen. Es kommt also auch zu keinem Verstoß gegen das Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Der Verbotstatbestand der Tötung nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wegen einer signifikanten Erhöhung des verkehrsbedingten Kollisionsrisikos für die Gelbbauchunke ist ebenfalls nicht zu erwarten. Aus den Erfassungen zu Amphibienwanderungen über die B 299 (ifuplan, 2010c) liegt der Nachweis von zwei Gelbbauchunken vor. Es konnte also eine nur geringe Wechselbeziehung zwischen Alz-Hangleite und Gewässern am Hangfuß östlich der B 299 festgestellt werden. Da das Verkehrsaufkommen auf der B 299 nördlich der Kreisverkehrsanlage nach dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Ing. Kurzak sogar geringfügig abnehmen wird (von Prognose-Nullfall 15.600 Kfz/24h zu Planfall 15.400 Kfz/24h, Prognosehorizont 2025), die Straßenbreite der B 299 erhalten bleibt und bereits heute eine hohe Trennwirkung durch die B 299 besteht, ist in diesem Bereich mit keiner zusätzlichen Beeinträchtigung der Gelbbauchunke zu rechnen. Zudem wird die B 304 zu einem großen Teil als Tunnel unter dem Auberg geführt. Für die Gelbbauchunke lassen sich also nördlich der Kreisverkehrsanlage keine Mehrbelastungen durch das Bauvorhaben ableiten. Das Bauvorhaben wirkt sich damit auf den ungünstigen Erhaltungszustand der lokalen Gelbbauchunkenpopulation neutral aus und verschlechtert es nicht weiter. Da aber keine artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG für die Gelbbauchunke erfüllt werden, sind weitere Schutz-, Gestaltungs-, Kompensations- oder CEF-Maßnahmen nicht erforderlich. Insbesondere ein Abrücken der Trasse von der Hangleite mit Verschiebung der Kreisverkehrsanlage wird von uns zurückgewiesen. Auf die Ausführungen unter C.4.3.3.1 und C.4.3.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Ferner wurde ein Vorkommen des Springfrosches (Rana dalmatina) als einer nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Amphibienart nachgewiesen (Unterlage 14, Nr. 4.1.2.3, Tabelle 3). Die Art kommt in Hartholzauen entlang von Flussläufen, in lichten gewässerreichen Laubmischwäldern, an Waldrändern und auf Waldwiesen sowie in isoliert gelegenen Feldgehölzen und Waldinseln vor und ist in den Roten Listen Bayerns und Deutschlands mit Stufe 3 (gefährdet) eingestuft. Der Springfrosch gilt durch den Straßenverkehr als besonders gefährdet, da diese Art einen vergleichsweise großen Aktionsradius mit ausgeprägtem Wanderverhalten und traditioneller Bindung an Laichgewässer zeigt. Das Vorkommen des Springfrosches war bislang in den naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP, ifuplan, 2008) nicht aufgeführt. Der Vorhabensträger hat diese Untersuchungen inzwischen nachgeholt. Die Fangergebnisse an dem Amphibienzaun mit insgesamt 21 Tieren zwischen 15.04. und 03.06.2010 bestätigen, dass sich das Vorkommen des Springfrosches östlich der B 299 in der Alzaue zwischen der Traunmündung und dem Ortsrand von Trostberg konzentriert. Weiterhin konnte auf Grundlage der Untersuchung zu den Amphibienquerungen über die bestehende B 299 nachgewiesen werden, dass der wesentliche Populationsaustausch der Springfrösche dort erfolgt, wo der Hangleitenwald an den Alzauenwald angrenzt. Hier erfolgt keine Verschlechterung der Querungssituation durch das Bauvorhaben (unverändertes Verkehrsaufkommen und unveränderte Straßenbreite). Eine wesentliche Wanderbewegung über die bestehende B 299 im Bereich der Offenländer kann damit ausgeschlossen werden. Zudem konnte eine sehr kleine Springfroschpopulation (ein Laichballen, drei Larven) an einem vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. mittels einer Plastikplane künstlich angelegte Folienteich (ca. 50 - 60 m² groß, ca. 1,0 m tief) auf der Fl. Nr. 252, Gemarkung Altenmarkt, nördlich des Nordportals des Aubergtunnels durch das Umweltplanungsbüro

SCHUSTER & MANHART im Jahr 2010 nachgewiesen werden. Das Bauvorhaben verläuft ca. 20 m östlich des Tümpels. Die Anlage des Folienteiches erfolgte erst nach der Biotoptypen- und Realnutzungskartierung im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung für das hier planfestgestellte Bauvorhaben. Der Vorhabensträger hat durch das Büro SCHUSTER & MANHART eine aktuelle ökologische Bestandsaufnahme und naturschutzfachliche Eingriffsbewertung bei mehreren Begehungen vornehmen lassen. War das Gewässer Ende April 2009 noch nicht besiedelt, so wurde es 2010 als Reproduktionshabitat des Springfrosches genutzt. Die Besiedlung durch den Springfrosch wurde aufgrund eines unbefestigt vorgefundenen Laichballens und mangels Nachweis anderer Amphibienarten vom Gutachter als auffällig bezeichnet. Anspruchslose Arten wie z. B. Grasfrosch, Wasserfrosch und Erdkröte, die hier zu vermuten wären, konnten nicht nachgewiesen werden. Anhand der Bewertungskriterien wurde der künstlich angelegte Folienteich als „mäßig bedeutungsvoll“ bewertet. Wir halten die Bewertung des Folienteiches im Gutachten für nachvollziehbar. An der Fachkompetenz des Büros SCHUSTER & MANHART haben wir keine begründeten Zweifel. Sowohl beim Büro Umweltplanung Schuster als auch bei Dr. Manhart handelt es sich um qualifizierte und erfahrene Experten hinsichtlich naturschutzfachbezogener Fragestellungen. Beide Büros haben schon vielfach Aufträge durch die öffentliche Hand (insbesondere für Straßenbaumaßnahmen) erhalten und fachlich fundierte Arbeiten abgeliefert, die auch einer gerichtlichen Überprüfung standgehalten haben. Der Laichballen des Springfrosches und die nachgewiesenen Larven sind eine sehr kleine Population, die nicht den Schwerpunkt der lokalen Population bildet. Laut Verbreitungskarte ist die Art entlang der Alz und dem angrenzenden Auwald immer wieder anzutreffen. Diese relevanten Vorkommen des Springfrosches in der Alzaue sind teilweise schon in der Artenschutzkartierung dokumentiert und dem Bund Naturschutz in Bayern e. V. auch bekannt (Englmaier 2010). Die gesamte Population im Bereich der Alzaue zwischen Altenmarkt a. d. Alz und Trostberg wird auf Grundlage der Amphibienkartierung an der B 299, der Kartierung der umliegenden Laichgewässer sowie des Folienteiches auf unter 100 adulte Individuen geschätzt. Im Vergleich dazu ist die Laichpopulation am Folienteich eher von nachrangiger Bedeutung (ein Laichballen, drei Larven nach SCHUSTER & MANHART 2010 bzw. vier - fünf Laichballen nach Untersuchung Englmaier 2010). Die lokale Population lässt sich aufgrund der Kartierergebnisse, die im Rahmen der Fachkartierungen zur Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz erarbeitet wurden und aufgrund der Gewässerausstattung in der Umgebung recht gut abgrenzen. Die ausführlichen Kartierungen ergaben, dass sich das Vorkommen des Springfrosches östlich der B 299 in der Alzaue konzentriert (zwischen Traunmündung und Ortsrand von Trostberg). Betrachtet man weiterhin die Gewässerausstattung westlich der B 299 in der Alz-Hangleite, so wird deutlich, dass die wenigen reproduzierenden Individuen, die im Bereich des Folienteiches zu vermuten sind, als Teil einer größeren Population in der Alzaue zu verstehen sind. Denn in den sich südlich anschließenden Wäldern der Alz-Hangleite (Landlebensraum), sind keine weiteren potenziellen Reproduktionsgewässer zu finden. Aufgrund der künstlichen Bauweise (keine Flachwasserbereiche und steile Ufer) ist nicht zu erwarten, dass sich der Folienteich zu einem hochwertigen Amphibienlebensraum entwickeln wird. Der Folienteich stellt auch für Feuersalamander und Gelbbauchunke wegen seiner Ausstattung kein Reproduktionshabitat dar und wird von diesen Arten voraussichtlich nicht besiedelt werden. Für die nahe Zukunft, ist eine weitere Besiedelung durch Erdkröte, Grasfrosch, Wasserfrosch und Bergmolch wahrscheinlich. Auch unter Berücksichtigung des künftigen Artenpotenzials bleibt die Einstufung des Folienteiches daher bei „mäßig bedeutungsvoll“. Auf Basis der Kartierergebnisse der Gutachten von ifuplan ist auch nicht nachvollziehbar, wieso der Folienteich die einzige Fortpflanzungsstätte sein soll, die ungehindert vom Winterquartier aus erreicht werden kann. Die Fortpflanzungsstätten in der Alzaue sind quasi in potenziellen Landlebensraum (Laubwald) eingebettet. Aufgrund dieser Untersuchungsergebnisse wurde der Erhaltungszustand in Bezug auf die kontinental biogeographische Region als „günstig“ und in Bezug auf die lokale Population mit „gut“ (B) bewertet. An dieser Einschätzung wird festgehalten. Die Bewertung des Erhaltungszustandes wurde dabei nach verschiedenen Kriterien (Zustand der Population, Habitatqualität, Beeinträchtigungen)

gemäß dem Bewertungsschema „BfN (2010): Bewertung des Erhaltungszustandes der Arten nach Anhang II und IV der Fauna-Flora-Habitat Richtlinie in Deutschland – Überarbeitete Bewertungsbögen der Bund-Länder-Arbeitskreise als Grundlage für ein bundesweites FFH-Monitoring“ durchgeführt. Entsprechend dieses Bewertungsschemas wird als lokale Population das Vorkommen im Plangebiet und in der angrenzenden Alzaue verstanden. Das seitens des Bund Naturschutz in Bayern e. V. angeführte Bewertungsschema entspricht dagegen nicht dem BfN-Bewertungsschema, das bundesweit als Basis für die Bewertung des Erhaltungszustandes erarbeitet und mit den Länderfachbehörden abgestimmt wurde. Die angeführten Kriterien von Vernetzung und Populationsgröße reichen nicht zur Beurteilung des Erhaltungszustandes der Springfroschpopulation aus. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch das Bauvorhaben in Bezug auf den Springfrosch nicht ausgelöst. Vorhabensbedingt kommt es zu keiner Verletzung eines Schädigungsverbotes nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG. Unmittelbare anlagebedingte Habitatverluste des Springfrosches entstehen durch die Baumaßnahme nicht. Keines der ermittelten Laichgewässer wird überbaut. Fortpflanzungsgewässer im Umfeld der Straße bestehen in Form des künstlich angelegten Folienteiches. Dieser liegt mit mehr als 20 m so weit abseits der Straße, dass ein schädlicher Eintrag von schadstoffbelastetem Straßenwasser (z. B. mit Streusalz) nicht möglich ist. Kleinflächig entstehen Verluste potenzieller Landhabitate zwischen Waldrand und Tunnelportalen. Diese Flächen machen jedoch einen sehr kleinen Teil des potenziellen Landhabitates aus und liegen zudem deutlich abseits der bekannten wichtigen Reproduktionsstätten, die sich in der Alzaue befinden. Lediglich die winzige Population im Bereich des Folienteiches liegt in der Nähe des Nordportals. Es kann bei dem durch das Bauvorhaben betroffenen Landhabitat (also der Waldfläche der Hangleite) von einer sehr geringen, in jedem Fall nicht signifikanten Frequentierung durch Springfrösche ausgegangen werden. Ein Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG wird ebenfalls nicht erfüllt. Durch die bestehende B 299 werden die Teilhabitate zwischen dem Hangleitenwald mit seinen Quellrinnsalen als Landlebensraum westlich der B 299 und den Laichgewässern östlich der B 299 bereits zerschnitten und durch das erst südlich dieses Habitatzusammenhangs beginnende Bauvorhaben baulich nicht verändert (gleichbleibende Fahrbahnbreite, leichte Reduzierung des Verkehrs). Es entstehen innerhalb des potenziellen Landhabitates, das im Untersuchungsgebiet in erster Linie durch die Waldflächen gebildet wird, keine neuen Zerschneidungen, denn der Waldrand wird an den Tunnelportalen zurückgenommen, so dass sich kein Landhabitat direkt an den Straßenseiten gegenüber steht und auch keine Querungsanreize geschaffen werden. Immissionsbedingte Störungen der Springfroschhabitate über die bereits bestehende Vorbelastung der B 299 hinaus sind nicht in einem solchen Maß zu erwarten, dass dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population beeinträchtigt wird. Mögliche baubedingte Störungen während der Bauphase werden durch die Begrenzung des Baufeldes mit einem Bauzaun (Maßnahmen S 1 und S 2, Unterlage 10) wirksam ausgeschlossen. Von der Erfüllung eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wegen einer signifikanten Erhöhung des verkehrsbedingten Kollisionsrisikos für den Springfrosch ist nach den Untersuchungen ebenfalls nicht auszugehen. Der Folienteich nördlich des geplanten Nordportals ist das einzige Laichgewässer, das zukünftig im Umfeld der Trasse liegen wird. Die umgebenden Landhabitate werden durch den mesophilen Laubwald der Alz-Hangleite gebildet. Die Verbindung zwischen Folienteich und diesen Landhabitaten wird durch das Bauvorhaben nicht durchschnitten. Eine Wechselbeziehung zwischen dem Folienteich und dem Hangleitenwald als Landlebensraum wird daher durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Eine durch den Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. angesprochene Umsiedlung des Springfrosches aus dem Folienteich ist nicht vorgesehen, da eine Wechselbeziehung allenfalls mit dem westlich angrenzenden Hangleitenwald besteht, der barrierefrei erreicht werden kann. Gleichzeitig bilden die zur Trasse hin angrenzenden Offenländer kein primäres Landhabitat und auch keinen Querungskorridor in Richtung Alzaue. Dies kann durch die Fangergebnisse am primären Querungskorridor, wo der Wald der Alz-Hangleite (Landlebensraum) den Auwaldbereichen des Möglinger Mühlbachs bzw. der Alzaue (Laichhabitat) gegenübersteht, belegt werden. Die Hauptquerungsbewegungen finden dort statt. Die

Wanderbewegungen von Amphibien an dem potenziell kritischen Querungsbereich nördlich des geplanten Kreisverkehres sind ausführlich untersucht und lassen eine Quantifizierung der Wanderbewegungen der planungsrelevanten Arten zu. Zugleich besteht schon jetzt die B 299 als Barriere zwischen Folienteich und Alzaue. Insgesamt entsteht damit kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko. Dies gilt auch für den primären Querungskorridor über die B 299 nördlich Altenmarkt a. d. Alz, da das Verkehrsaufkommen auf der B 299 nördlich von Altenmarkt (nördlich des Kreisverkehrs) nach dem Verkehrsgutachten geringfügig abnehmen wird (von Prognose-Nullfall 15.600 Kfz/24h zu Planfall 15.400 Kfz/24h, Prognosehorizont 2025, Unterlage 1), die Straßenbreite der B 299 erhalten bleibt und sich die Fahrzeuggeschwindigkeit durch den Kreisverkehr reduziert. Die potenziellen Landhabitate, die vor allem durch die Waldflächen gebildet werden, bleiben weitgehend unzerschnitten. An den Tunnelportalen wird zudem der Waldrand so weit zurückgenommen (Gestaltungsmaßnahme G 2), dass keine Querungsanreize für Springfrösche in diesen Bereichen geschaffen werden. Außerdem sorgt der Vorhabensträger durch eine Erweiterung des Weihers auf der Ausgleichsfläche A 2 westlich Glött und der Neugestaltung eines bestehenden temporären wasserführenden Altarmes der Alz zu einem Laichgewässer (Maßnahme S 7) am linken Alzufer auf Höhe der Traunmündung für eine wirksame Verbesserung des Habitatangebots für Amphibienpopulationen (Fl. Nr. 311/2, Gemarkung Altenmarkt, Unterlage 15.1b, Blatt 1, Unterlage 15.2, BW-Verz. lfd. Nr. 2, und Unterlagen 10.2a, Blatt 1, und 10.2). Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.3.4 und C.4.4.5.3.5 dieses Beschlusses zu den vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmen wird verwiesen. Die Kritik an den geplanten Ersatzlaichgewässern weisen wir zurück. Die Untersuchung zu den Amphibienwanderungen nördlich Altenmarkt a. d. Alz hat unseres Erachtens zum einen eindeutig eine (wenn auch schwache) Wechselbeziehung von Springfröschen zwischen Hangleitenwald und Alzaue belegt. Das geplante Laichgewässer steht zum anderen in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang zu den übrigen in der Alzaue bestehenden Springfroschvorkommen. Die Population von Springfröschen in der Alzaue und der Alzhangleite sind als zusammengehörig anzusehen. Wir lehnen die Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e. V. auf Anlage weiterer Laichgewässer entlang der Hangkante ab, weil dies die im Amphibiengutachten nachgewiesene schwache Wechselbeziehung über die B 299 verstärken würde und somit kontraproduktiven Charakter hätte. Zudem geht der Bund Naturschutz in Bayern e. V. zwar von einer negativen Auswirkung des Bauvorhabens auf den Folienteich aus, fordert aber im Widerspruch dazu die Anlage weiterer Laichgewässer in demselben so bezeichneten Konfliktbereich. Da somit auch für den Springfrosch keine artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt werden, sind weitere Schutz-, Gestaltungs-, Kompensations- oder CEF-Maßnahmen nicht erforderlich. Die Forderung die Trasse von der Hangleite unter Verschiebung der Kreisverkehrsanlage abzurücken, wird von uns unter Verweis auf C.4.3.3.1 und C.4.3.3.3 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Die Verletzung eines Verbotstabestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG durch das Bauvorhaben ist für die Amphibienarten Feuersalamander (Salamandra salamandra) und Bergmolch (Ichthyosaura alpestris) nicht zu prüfen. Beide Amphibienarten sind keine nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Arten. Hinsichtlich des Vorkommens des Feuersalamanders sind insbesondere die Quellen in der Hangleite auf der Westseite der Straße als potenzieller Lebensraum für Feuersalamander zu bezeichnen. Jedoch konnten keine Salamander in den Eimern am Amphibienzaun nachgewiesen werden. Für den Feuersalamander konnte daher keine wesentliche Wechselbeziehung zwischen Hangleite westlich der B 299 und den Gewässern am Hangfuß östlich der B 299 belegt werden. Der Bergmolch wurde auch nur mit einem Individuum auf der Westseite gefunden. Demnach hat der untersuchte Bereich an der B 299 auch für den Bergmolch nur eine geringe Bedeutung als Verbindungskorridor.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V. hat im Anhörungsverfahren vorgeschlagen, auch eine gelegentliche Pflege der für Amphibien geeigneten Flachwasserbereiche des Weihers auf der Ausgleichsfläche A 2 zu gewährleisten, um eine frühzeitige Verlandung zu verhindern. Ferner sollte auf Wunsch des Bund Naturschutz in Bayern e. V. dafür gesorgt werden, dass es zu keiner für die Amphibien

nachteiligen Beschattung des Weihers durch die im Süden geplante Hecke komme. Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, diese Vorschläge in sein landschaftspflegerisches Maßnahmenkonzept zu übernehmen. Wir haben daher den Vorhabensträger zu diesen Maßnahmen unter A.3.3.12 dieses Beschlusses verpflichtet.

Das geplante Regenrückhalte- und Havariebecken für das Fahrbahnwasser am Nordportal wird entsprechend der Forderung des Bund Naturschutz in Bayern e. V. rein technisch gestaltet. Zudem ist das Becken geschlossen. Es besteht damit keine Gefahr für Amphibien, da es sich nicht um ein geeignetes Amphibienhabitat handelt. Die dort vorgesehene nördlich anschließende Sickerfläche für Bergwasser und vorgereinigtes Wasser aus dem Tunnelvorbereich führt nicht permanent Wasser, so dass dort ebenfalls keine Gefahr für Amphibien besteht. Dies stellt allenfalls ein temporäres Gewässer dar, das aufgrund der kurzzeitigen Wasserführung auch nicht als Lebensraum für Amphibien geeignet ist.

Reptilien

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat kritisiert, dass in den naturschutzfachlichen Untersuchungen keine Eidechsen- sowie Schlangenarten im Bereich des Aubergtunnels erfasst worden seien. Aufgrund der sonnenbeschienenen Hangleiten im Bereich des Westportals seien dort die Ringelnatter (Natrix natrix), sowie die Blindschleiche (Anguis fragilis) heimisch. Von weiteren Schlangenarten wie z. B. der Schlingnatter (Coronella austriaca) könne ebenfalls ausgegangen werden. Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. führte dazu noch näher aus, dass nach einer Studie von Zahn und Englmaier (2006) diese Art ihre Schwerpunktvorkommen in Flusstälern habe und sich nach Angaben von Ortskennern der nächstgelegene Nachweis zum Wirkraum bei Baumburg südlich Altenmarkt in ca. 500 m Entfernung befinde. Des weiteren könne ein potenzielles Vorkommen im Wirkraum von vornherein nicht ausgeschlossen werden, da dem Hauptbeutetier Zauneidechse, das vor Ort eindeutig nachgewiesen wurde, potenzielle Habitate im Wirkraum bescheinigt würden, und die Schlingnatter dieselben Lebensraumansprüche aufweise. Die Nutzung des südexponierten Hangbereichs um das geplante Westportal sei zumindest als Winterquartier denkbar. Es sei bekannt, dass die Schlingnatter aufgrund ihrer heimlichen Lebensweise und Reviergröße nicht einmal durch gezielte Untersuchungen (z. B. Ausbringen von so genannten „Schlangenblechen") sicher nachgewiesen werden könne. Demnach sei die Prüfung dieser Art bezüglich einschlägiger Verbotstatbestände einschließlich der Entwicklung geeigneter Vermeidungs- bzw. CEF-Maßnahmen im „worst-case"-Szenario nachzuholen. Nach Wissensstand des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. sei auch die Kreuzotter (Vipera berus) am westlichen Tunnelportal heimisch. Hinsichtlich der Eidechsen seien die Untersuchungen und Unterlagen ebenfalls mangelhaft, da keine Eidechsenpopulationen im Untersuchungsgebiet erwähnt würden, obwohl der sonnenbeschienene Westbereich des Aubergs mit seinen steinigen Hängen ein ideales Gebiet für Mauereidechsen (Podarcis muralis) darstelle. Hinsichtlich der Zauneidechse sei anzumerken, dass sich geeignete Fortpflanzungsstätten für die lokale Population, die die Hangleite westlich der B 299 besiedele, fast ausschließlich an der Südseite des Aubergs befänden, in die durch den Tunnelbau in erheblichem Maße eingegriffen werde. Der existenziell notwendige Lebensraum werde dort fast vollständig überbaut. Ausweichmöglichkeiten seien so gut wie nicht vorhanden, da geeignete Flächen in der Nähe viel zu klein seien und überdies nur durch Querung der B 304 erreicht werden könnten. Der artenschutzrechtliche Verbotstatbestand einer Schädigung werde daher erfüllt und müsse durch eine geeignete vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) überwunden werden. Es werde daher gefordert, die Maßnahme G 4 zur Entwicklung magerrasenartiger Trockenrasenstandorte an südexponierten Böschungsflächen als CEF-Maßnahme durchzuführen. Damit die Fläche auch sicher als Fortpflanzungsstätte für die Zauneidechse genutzt werden könne, sei die landschaftsgerechte Gestaltung aber nur dann sinnvoll, wenn zur Sicherung einer Nahrungsgrundlage ausschließlich eine einschürige Mahd erst ab 1. Oktober außerhalb der Fortpflanzungszeit durchgeführt werde und zur Eiablage kleine Areale mit grabbarem Substrat (z. B. Sand) geschaffen würden. Zudem sei bei der geplanten

Ausgleichsmaßnahme A 2 auf eine Bepflanzung des Erdwalles mit Sträuchern zu verzichten, um stattdessen einen Lebensraum für Trockenrasenpflanzen, die Zauneidechse und Insekten zu ermöglichen. Dabei wäre auf eine einschürige Mahd ab 1. Oktober und die Vermeidung des Eintrages von Neophyten (Staudenknöterich, Springkraut) durch die Auswahl von Fremdmaterial zu achten.

Wir weisen den Vorwurf zurück, dass die Tiergruppe der Reptilien nicht ausreichend untersucht worden wäre. Für das Untersuchungsgebiet liegt keine aktuelle Reptilienkartierung vor. Von den Arten des Anhang IV der FFH-Richtlinie bestehen auch keine Fundpunkte im Rahmen der Artenschutz- und Biotopkartierung (BAY LFU 2010). Speziell die Betroffenheit der in Bayern und Deutschland weit verbreiteten Zauneidechse (Lacerta agilis) wurde aber vom Vorhabensträger aufgrund der Verbreitung und der Habitatansprüche eingehend untersucht (Unterlage 14, Nr. 4.1.2.2). Der laut Artenschutz- und Biotopkartierung (BAY LFU 2007) nächstgelegene Fundpunkt liegt bei Kienberg in etwa 7,0 km Entfernung. Genauere Angaben zu lokalen Beständen oder Kartierungen liegen nicht vor. Daraus resultiert die ungünstigste Einschätzung des Erhaltungszustands der lokalen Population. Aufgrund einer Nachuntersuchung zur Erfassung von Amphibienwanderungen an der B 299 nördlich Altenmarkt an d. Alz (Gutachten von Ifuplan vom 12.07.2010) wurden als Beifang junge Zauneidechsen (zwei Individuen) ermittelt, die eine reproduzierende Population indizieren (ifuplan, 2010e, Tabelle 2). Die Behauptung, dass sich die lokale Zauneidechsen-Population fast ausschließlich an der Südseite des Aubergs befindet wird durch diese Funde bei der Amphibienkartierung an der B 299 (ifuplan 2010) aber widerlegt. Als typische Habitate sind die Grenzbereiche zwischen Wäldern und offener Landschaft und strukturreiche Flächen mit halboffenem Charakter zu nennen (Dünen, Schotterauen, naturnahe Waldränder, Ruderalfluren, Bahnanlagen, Industrieflächen, Friedhöfe) (Blanke 2010). Die potentiellen Zauneidechsenhabitate sind relativ kleinflächig (< 1 ha) und im Untersuchungsgebiet durch bau- oder anlagebedingte Inanspruchnahme teilweise betroffen, da die Trassenführung die obengenannte sonnenexponierte, gehölzfreie Böschung und Waldränder beinhaltet. Solche potentiellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten werden jedoch nicht komplett beseitigt, so dass der Zauneidechse genügend Strukturen zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionen verbleiben. Insbesondere naturnahe Waldränder und Ruderalfluren sind im Untersuchungsgebiet im Bereich des Hangleitenwaldes in größerem Umfang vorhanden. Der notwendige Lebensraum wird also nicht fast vollständig überbaut und auch nicht durch die B 304 zerschnitten. Gleichzeitig werden im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen durch die Straßenbaumaßnahmen und im Rahmen der geplanten Gestaltungsmaßnahmen Kleinstrukturen wie Straßen-, Wegeböschungen und Gehölzränder geschaffen, die zu einer Verbesserung der Lebensraumsituation für die Zauneidechse führen (Gestaltungsmaßnahme G 4, Unterlage 10). Als mögliche Habitate für die Zauneidechse an der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt - Dorfen können v. a. die Rohbodenflächen an den südexponierten Böschungen (Sonnenplatz), die z. T. mit Steinschüttungen (Rückzugs- / Winterquartier) versehen werden sowie der Grenzbereich zum nördlich angrenzenden Hangwald dienen. Als Eiablageplätze werden neben Sand auch feine Verwitterungsmaterialien, Laubhumus und größere Steine genutzt. Zur weiteren Optimierung des Zauneidechsen-Lebensraums ist geplant, auf der Rohbodenfläche Sandinseln zu schaffen und anfallendes Totholz auf der Fläche zu belassen. Reine Offenlandbereiche, wie die sich südlich an die Rohbodenfläche anschließende begrünte Böschungsfläche, werden von Zauneidechsen eher gemieden. Die Verringerung der Mahdintensität (zwei- auf einschürig) auf diesen Grünlandflächen ist daher fachlich nicht notwendig. Mit den neu entstehenden Flächen geht demnach eher eine Verbesserung der Habitatsituation für die potentielle lokale Population einher. Die Maßnahmen gewährleisten die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang und ein Schädigungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 und 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG kann damit ausgeschlossen werden. Die potentiellen Zauneidechsenhabitate an der Böschung und den Waldrändern können zwar auch durch bau- oder betriebsbedingte Störungen betroffen sein. Jedoch scheinen Zauneidechsen grundsätzlich nicht besonders

störungsempfindlich zu sein, da sie oft an Straßenböschungen oder Bahndämmen vorkommen. Eventuell vorkommende Zauneidechsen können zudem in das nahe Umfeld ausweichen. Mit Hilfe der obigen Maßnahmen wird die lokale Population der Zauneidechse gestärkt, so dass es zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population kommt. Somit ist auch nicht von einem Störungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auszugehen. Die Erfüllung eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG durch eine signifikante Erhöhung des verkehrsbedingten Kollisionsrisikos ist ebenfalls nicht zu erwarten, da die neue Trasse der B 299 und B 304 nur auf kurzen Abschnitten die potentiellen Lebensräume der Zauneidechse schneidet und ansonsten abseits der Lebensräume verläuft. Zudem wird die B 304 zu einem großen Teil als Tunnel unter dem Auberg geführt. Da keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgelöst werden, ist eine Ausweisung der Gestaltungsmaßnahme G 4 an der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt - Dorfen als CEF-Maßnahme nicht erforderlich. Der Vorhabensträger hat aber zugesichert, die fachlichen Anregungen zum Konzept der Ausgleichsmaßnahme A 2 im Wesentlichen zu übernehmen. Wir haben dies daher unter A.3.3.13 dieses Beschlusses festgesetzt.

Das Verbreitungsgebiet autochthoner Bestände der Mauereidechse beschränkt sich in Bayern laut Angaben des Bundesamts für Naturschutz (BfN) ausschließlich auf das Gebiet von Bayrischzell (TK25-Blatt 8338, nur im Inntal bei Oberaudorf). Vorkommen von eingeschleppten südeuropäischen Unterarten der Mauereidechse beschränken sich in Oberbayern bisher auf das engere Umfeld von Bahnkörpern. Aus diesem Grund ist auch ein Vorkommen der invasiven und daher naturschutzfachlich problematischen Unterarten im Bereich des Eingriffsgebietes so unwahrscheinlich, dass es als nicht planungserheblich gelten kann.

Ein Vorkommen der Schlingnatter (Coronella austriaca) kann nach den ergänzenden Ermittlungen ebenso ausgeschlossen werden, da es schon keine historischen und aktuellen Nachweise zu der Art im Untersuchungsgebiet gibt. Die nächstgelegenen Nachweise liegen bei Burghausen (> 20,0 km Entfernung). Eine Wechselbeziehung der potenziellen Habitate im Untersuchungsbiet mit dieser Population ist angesichts der vielen Barrieren und der geringen Dispersionsfähigkeit der Art unwahrscheinlich. Bei mehreren Kartierungen konnten zwar für Ringelnatter und Zauneidechse Nachweise erbracht werden, nicht jedoch zur Schlingnatter. Es gibt nur sehr kleinflächig geeignete Habitate mit südost- bis süd-exponierten Nagelfluhfelsen, die bereits von Wald beschattet sind und zusehends weiter zuwachsen. Derzeit existiert auch keine Anbindung an intakte dealpine Flussauen, die diese Habitate mit besiedelten Habitaten verbinden könnte. Zudem wachsen die entsprechenden Strukturen zusehends zu. Damit sich eine Population der Schlingnatter im Bereich der geeigneten Habitate am Westportal halten kann, müsste sie außerdem aus mindestens zwölf Tieren bestehen. Diese Tiere würden rund 100 Blindschleichen bzw. Zauneidechsen pro Jahr als Nahrungsgrundlage benötigen. Nach den Untersuchungsergebnissen sind aber am Westportal des Aubergtunnels derartig große Beutetierpopulationen, die eine Schlingnatter-Population tragen würden, nicht vorhanden. Ein vermeintliches Vorkommen der Schlingnatter bei Baumburg südlich von Altenmarkt ist nicht bekannt und auch nicht in der Artenschutzkartierung dokumentiert. Zudem liegt Baumburg auf der gegenüberliegenden Seite der Alz, so dass eine erhebliche Ausbreitungsbarriere zum Untersuchungsraum besteht. Die zwingende Annahme, dass die Art im Eingriffsbereich vorkommt ergibt sich daraus jedenfalls nicht. Zudem liegen keine Angaben zur Aktualität des Nachweises vor. Falls die Lebensräume am Westportal nur als Winterquartier denkbar seien, würde sich die Frage stellen, wo Schlingnattern dann die Sommer verbringen, da kein Anschluss an ein entsprechendes Habitat ersichtlich ist. Ein „worst-case“-Szenario ist unter diesen Umständen nicht veranlasst.

Bei den Reptilienarten Ringelnatter, Kreuzotter, Waldeidechse (Zootoca vivipara) sowie Blindschleiche handelt es sich nicht um streng geschützte Arten nach BNatSchG, da sie nicht in Anhang IV der FFH-RL aufgeführt werden. Folglich sind diese Arten nicht Gegenstand der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG. Im Untersuchungsgebiet des Bauvorhabens kommen (sonnenbeschienene)

Waldränder, Waldlichtungen und Waldwiesen als Lebensraum der genannten Arten in Frage. Im Bereich des Westportals befinden sich vornehmlich geschlossene Waldbestände, so dass ein Vorkommen dort eher unwahrscheinlich ist. Östlich vom Westportal befinden sich potenzielle Lebensräume auf großer Fläche (mesophile Gebüsche, Kahlschlag/Lichtungen). Die Nachuntersuchung zur Erfassung von Amphibienwanderungen an der B 299 nördlich Altenmarkt an d. Alz hat elf Blindschleichen und sieben juvenile Ringelnattern als Beifänge ermittelt. In jedem Fall sind im Bereich der gesamten Hangleite ausreichend Rückzugsgebiete für Schlangen und Eidechsen vorhanden, so dass kleinflächige Verluste von Waldrändern als nicht erheblich einzustufen sind, zumal durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 in großem Umfang Waldränder wieder hergestellt und Flächeneingriffe wieder kompensiert werden.

Insekten

Zu den Schmetterlingen hat der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. vorgebracht, dass eine Beeinträchtigung bis hin zur kompletten Zerstörung von Schmetterlingspopulationen und deren Lebensraum durch das Bauvorhaben nicht ausgeschlossen sei. Eine detaillierte Untersuchung sei in den Planfeststellungsunterlagen nicht zu erkennen, obwohl nach verbandseigenen, umfangreichen Bestandsaufnahmen in den letzten Jahren im Bereich des Aubergtunnels sowie auch in den Leitenwäldern westlich und östlich Trostbergs verschiedene Schmetterlingsarten (vgl. Einwendungsschreiben vom 08.06.2009, Anlage 1: Waldbrettspiel Parage aegeria, Tagpfauenauge Inachis io, Kleiner Fuchs Aglais nurticae, Baumweißlich Aporia crataegi, Reseda-Weißling Pontia daplidice, Schwalbenschwanz Papilio machaon, Zitronenfalter Gonepterys rhamni, Aurorenfalter Antocharis cardamines, Kleiner Eisvogel Limenitius Camilla, Admiral Vanessa atalanta, Kleiner Schillerfalter Apatura ilia, Distelfalter Vanessa cardin, Landkärtchen Araschnia le vana Gr. Perlmutterfalter Argynnis aglaja, Kl. Perlmutterfalter Issoria Lathonia, Baldrian Schneckenfalter Malitaea dimina, Mauerfuchs Lasiommata megera, Schachbrettfalter Melanargia galathea, Gr. Ochsenauge Maniolajurtina, Schornsteinfeger Aphantopus hyperantus, Kleines Wiesenvögelchen Coenomympha pamphilius, Kleiner Feuerfalter Lyaenaphiaeas, Kleiner Bläuling Brombeerzipfelfalter Callophrys rubi, Dickkopffalter Ochlodes sylvanus, Dickkopffalter Carterocephalus palaemon, Rapsweißling Artogeia napi, C-Falter Polygonia c-album, Goldene Acht Colias hyale, Kaisermantel Argynnis paphia, Taubenschwänzchen Macroglossum stellatarum) heimisch seien. Der Vorwurf wird zurückgewiesen. Bei der Ermittlung der Auswirkungen auf den Bestand von Schmetterlingsarten wurden wiederum die Daten der amtlichen Biotopkartierung Bayern und die Daten der Artenschutzkartierung (ASK, 2010) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt bzgl. planungsrelevanter Pflanzen- und Tierarten (gefährdete Rote Liste-Arten, Arten nach Anhang II und IV der FFH-Richtlinie sowie streng und besonders geschützte Arten nach BNatSchG) verwendet. In diesen Bestandsdaten sind planungsrelevante Schmetterlingsarten im Untersuchungsgebiet des Bauvorhabens nicht enthalten. Nach der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 14, Nr. 4.1.2.5, Nr. 4.1.2.6) konnten auch potentiell mögliche Vorkommen von nach Anhang IV der FFH-RL streng geschützten Tag- und Nachtfaltern bis auf zwei Arten (Schwarzblauer Wiesenknopf-Ameisenbläuling (Glaucopsyche nausithous) und Nachtkerzenschwärmer (Proserpinus proserpinus)) ausgeschlossen werden. Der Schwarzblaue Wiesenknopf-Ameisenbläuling hat am Alzkanal bei Degerndorf in rund 6,5 km Entfernung sein nächstgelegenes bekanntes Vorkommen. Vorkommen des Nachtkerzenschwärmers befinden sich laut Artenschutzkartierung in 27 km Entfernung bei Mehring/Öd und bei Hohenwart einschließlich der Waldrandzonen des Burghauser Forsts. Prinzipiell sind in Betracht kommende Habitate der beiden Arten (v. a. Feuchtwiesen sowie feuchte Hochstaudenfluren mit Großem Wiesenknopf bzw. Zottigen (u. a.) Weidenröschen oder Nachtkerzen) im Untersuchungsgebiet auch vorhanden, jedoch ist die einzige geeignete Fläche sehr kleinflächig (feuchte Hochstaudenflur nahe des nördlichen Tunnelportals) und wird nicht direkt vom Bauvorhaben betroffen, da nur Acker, Wald und Wiesen, aber keine Feuchtwiesen überbaut werden.

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat hinsichtlich des Scharlachkäfers (Cucujus cinnaberinus) eingewendet, dass die projektspezifische Wirkungsempfindlichkeit und die vorhandenen spezifischen Habitatansprüche für diese in Bayern extrem seltene Art im Wirkraum eine genauere Prüfung eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfordern würden. Wir halten an dem Ergebnis der artenschutzfachlichen Untersuchung, nach der potentielle Vorkommen streng geschützter Käferarten von vorneherein ausgeschlossen werden konnten, fest. Obwohl neuere Untersuchungen zum Scharlachkäfer zeigen, dass es sich um eine deutlich weiter verbreitete Art handelt als noch vor wenigen Jahren bekannt und sie in vielen Flussauen in Südostbayern verbreitet ist, ist nach neueren Erkenntnissen kein Vorkommen bei Altenmarkt a. d. Alz bekannt. Der vergleichsweise kleinflächige Eingriff in den Hangleitenwald betrifft auch keine spezifischen Lebensstätten wie stehendes Totholz von Bergahorn, anderen Laubbäumen oder Fichten, wie die Untersuchung zu den Habitatbäumen zeigt (ifuplan, 2010e). Eine erhebliche Betroffenheit lässt sich daher ausschließen.

Bei den vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. genannten Insektenarten (Tag- und Nachtfalter, Waldameisenarten, Hornisse) handelt es sich ebenfalls nicht um streng geschützte Arten nach Anhang IV der FFH-RL. Folglich sind diese Arten nicht Gegenstand einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung. Die Artenliste des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e.V. ist auch nicht uneingeschränkt von Relevanz, da sie auf Erhebungen beruht, die z. T. außerhalb des Untersuchungsgebiets des Bauvorhabens durchgeführt wurden („Leitenwälder westlich und östlich Trostbergs“ bzw. „zwischen Altenmarkter Leite und Nock“). Als planungsrelevante Arten können aber zwölf Arten gelten, die einen entsprechenden Rote Liste-Status haben und/oder nach dem BNatSchG besonders geschützt sind. Mögliche Habitatflächenverluste für diese Arten können aber im Zuge der Eingriffsregelung für Biotoptypen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 10, 10.1 und 10.2) behandelt und durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. Die Einwände verkennen die starke Formalisierung des europäischen Artenschutzrechts, das lediglich genau bestimmte Handlungen zu Lasten genau bestimmter Arten verbietet und nicht zu einem umfassenden Schutz dahin führt, dass Eingriffe bei anderen besonders geschützten Arten zu unterlassen sind.

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat ferner kritisiert, dass vier streng geschützte Tierarten aus der Gattung der Insekten (Veränderlicher Edelscharrkäfer, Großer Goldkäfer, Rotbuchen-Rindenflechtenspanner, Wasserminzen-Kleinbärchen) aus der Unterlage zur artenschutzfachliche Untersuchung (Unterlage 14, Kap. 4.3, S. 44 ff.) herausgestrichen wurden. Diese Arten können durch das Bauvorhaben zwar potentiell betroffen werden, jedoch sind diese Arten nicht nach Anhang IV a) der FFH-RL streng geschützt. Zum anderen verbleiben auch hier unter Berücksichtigung der vorgesehenen konfliktvermeidenden Maßnahmen ausreichend Habitatangebote im Umfeld des Bauvorhabens. Die Streichung dieser Arten in der Unterlage 14 (Kap. 4.3, S. 44 ff.) resultiert aus einer Gesetzesänderung. Durch das Inkrafttreten der neuen Fassung des BNatSchG vom 29. Juli 2009 und des aktuellen BayNatSchG vom 10.02.2011 sind die inhaltsgleichen Regelungen des § 19 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG bzw. des Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG für die Zulässigkeit von Eingriffen in unersetzbare Biotope von nicht nach europäischen Recht streng geschützten Arten weggefallen.

Im Ergebnis kommt es in der Gruppe der Insekten nicht zu einem Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 - Nr. 3 BNatSchG.

Europäische Vogelarten

Auch hinsichtlich der nach Art. 1 der V-RL streng geschützten europäischen Vogelarten hat der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. eingewendet, dass nicht alle Vogelarten im Einzugsbereich der Trasse erfasst und bewertet worden seien. Aufgrund der geplanten und umfangreichen Bauvorhaben seien eine massive Beeinträchtigung und der Verlust an Arten und Populationen zu befürchten. Aufgrund jahrelanger eigener Beobachtungen sei bekannt, dass sowohl im Bereich des Aubergtunnels, wie auch am Alzknie im Bereich der Dietlwiese, südlich von Trostberg, umfangreiche und seltene Vogelpopulationen vorkommen würden (Einwendungsschreiben vom 08.06.2009, Anlage).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. bemängelte ebenfalls, dass bei der Nachuntersuchung wiederum nicht alle vorkommenden streng geschützten Vogelarten erfasst und bewertet worden seien. So seien die vier Begehungen ausschließlich im Mai und Juni durchgeführt worden, so dass z. B. eine Erfassung der besonders planungsrelevanten Spechte, die nur in der laublosen Jahreszeit erfolgreich durchgeführt werden könne, größtenteils unterblieben sei. Als Beispiel könne der Grünspecht angeführt werden, der im Kartierbericht von ÖKOKART lediglich als Nahrungsgast angegeben werde, tatsächlich aber im Wirkraum ein Revier aufweise, wie Zufallsbeobachtungen im Rahmen der Amphibienuntersuchungen ergäben hätten. Die Behauptung, dass die Hangleite daher nur als Nahrungshabitat genutzt werde, weil bei den Kartierungen keine Bruthöhlen des Grünspechts gefunden wurden, sei wegen des Fehlens einer gezielten Suche zu bezweifeln. Überdies sei bei der Kartierung von Höhlenbäumen nur ein Radius von 100 m untersucht worden. Die Effektdistanz des Grünspechts betrage aber 200 m. Es müsse mit erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen durch Störung mittels Beunruhigung durch Lärm, Erschütterungen, optische Reize und temporärer Zerschneidungswirkung sowie dauerhaften betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch die deutlich geringere Distanz der Plantrasse zur Hangleite und das erhöhte Verkehrsaufkommen durch die Umleitung des gesamten Verkehrs nach Nordosten bei dieser standorttreuen Art gerechnet werden. Des Weiteren sei offenbar eine Befragung von örtlichen Vogel-Experten unterlassen worden, die Vorkommen weiterer planungsrelevanter Vogelarten hätten angeben können. Aufgrund der unvollständigen Bearbeitung dieser Tiergruppe müssten in der Abschichtungsliste neben den tatsächlich nachgewiesenen Vogelarten alle weiteren Vorkommen im Untersuchungsgebiet als potenziell möglich angegeben werden, bei denen (mögliche) Brutnachweise nach dem Brutvogelatlas Bayern im Wirkraum und auch in den benachbarten TK25-Quadranten (Topografische Karte M = 1:25.000") gegeben seien. Es fehlten Aussagen zu den Arten der Rote Liste Bayern bzw. Vorwarnliste wie Habicht ((Accipiter gentilis), Baumfalke (Falco subbuteo), Waldohreule (Asio otus), Baumpieper (Anthus trivialis), Kuckuck (Cuculus canorus), Kleinspecht (Dendrocopus minor), Schwarzspecht (Dryocopus martius), Gartenrotschwanz (Phoenicurus phoenicurus), Grauspecht (Picus Granus) und Turteltaube (Streptopelia turtur), da für sie die spezifischen Habitatansprüche im Wirkraum voraussichtlich erfüllt seien. Zudem habe man bei der Erfassung der Höhlenbäume leere Schwarzspechthöhlen gefunden, die auf ein Vorkommen im Wirkraum schließen ließen. Auch die Prüfung einer Störung hinsichtlich artspezifischer Effektdistanzen von empfindlichen Vogelarten wegen der Verschiebung der Plantrasse an die Hangleite sowie das erhöhte Verkehrsaufkommen zwischen Nordportal und der Kreisverkehrsanlage aufgrund der Umleitung des gesamten Verkehrs nach Nordosten sei unterblieben. Wegen des ungünstigen Erhaltungszustandes der lokalen Populationen von Dohle, Goldammer und Feldsperling sei das Prüfungsergebnis einer Nichterfüllung eines artenschutzrechtlichen Tötungstatbestandes unter Berücksichtigung des stark erhöhten Verkehrsaufkommens in unmittelbarer Nähe der Vorkommen anzuzweifeln. Vor allem Feldsperling und Goldammer würden den Straßenrand gezielt aufsuchen und seien deshalb einem besonders hohen Kollisionsrisiko ausgesetzt (Garniel & Mierwald 2010). Es seien insgesamt zusätzliche spezielle bestands- und funktionserhaltende bzw. konfliktmindernde Maßnahmen zu entwickeln, die unmittelbar an den betroffenen Vorkommen ansetzten und mit diesen räumlich-funktional verbunden seien. Sie seien

zeitlich so durchzuführen, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entstehe.

Diese Einwände in Bezug auf die Erfassung der Avifauna bzw. der Auswirkungen des Bauvorhabens greifen ebenfalls nicht durch. Die vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. und vom Bund Naturschutz in Bayern e. V. aufgeführten Vogelarten in den Bereichen Auberg und Alzknie/Dietlwiese, welches nicht im Untersuchungsgebiet liegt, wurden in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (Unterlage 14, Nr. 4.2, S. 36 ff.) behandelt. Dabei wurden alle heimischen Brutvogelarten Bayerns (knapp 200 Arten) überprüft. Im Jahr 2005 erfolgte eine flächendeckende Erfassung der Vögel im Untersuchungsgebiet (ÖKOKART 2006). Die Avifauna wurde durch eine konventionelle Revierkartierung mit vier Begehungen (Anfang Mai bis Ende Juni) im engeren Untersuchungsraum (ca. 300 m breiter Streifen entlang der Trasse) erhoben. Die Abschätzung der Brutpaarzahlen erfolgte nach den gängigen Kriterien (Projektgruppe Ornithologie und Landschaftsplanung der Deutschen Ornithologen-Gesellschaft). Zudem wurden die Nachweisorte besonders relevanter Arten (Arten der Roten Liste Bayern, ab Vorwarnstufe) lagegetreu erfasst. Zusätzlich wurde das Untersuchungsgebiet in sechs Untersuchungsflächen aufgeteilt und für jede Fläche die Bedeutung der Brutvogelgemeinschaft durch eine fünfstufige Skala bewertet. Im Untersuchungsgebiet wurden die Brutvogelgemeinschaften der westlichen Hangleitenwälder als mäßig bedeutend bis hoch bedeutend (Stufe III und Stufe IV) eingestuft. Danach kam es bei der Höhlenbaumkartierung und der Amphibienerfassung noch zu Beibeobachtungen (vgl. Gutachten von ifuplan, 2010c, 2010e). Von den im Untersuchungsgebiet kartierten 36 Vogelarten waren als planungsrelevante Vogelarten Grünspecht (Picus viridis), Dohle (Corvus monedula), Goldammer (Emberiza citrinella) und Feldsperling (Passer montanus) hinsichtlich der Auswirkungen des Bauvorhabens und der Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1Nr. 1 - Nr. 3 BNatSchG noch näher zu untersuchen (Unterlage 14, Nr. 4.2, Tabelle 4, S. 37). Diese vier Vogelarten sind der Vorwarnstufe zugeordnet, die noch keine Rote-Liste-Kategorie darstellt. Artspezifische Effektdistanzen wurden daher bei diesen vier noch relevanten Vogelarten in Anlehnung an die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ausgabe 2010, in einer Vorab-Analyse berücksichtigt. Im Untersuchungsgebiet konnten insgesamt drei Brutpaare der Goldammer und jeweils ein Brutpaar der Dohle und des Feldsperlings in den westlichen Hangleitenwäldern und auf Offenlandflächen (östlich und westlich des Trassenverlaufs) erfasst werden (Gutachten ÖKOKART vom 20.02.2006). Speziell Goldammer und Feldsperling sind aber im Raum Altenmarkt weit verbreitete Arten, die nur mit Einzelrevieren betroffen sind und deren Populationen weit über das Untersuchungsgebiet hinaus reichen. Ferner konnte aus den Nebenbeobachtungen geschlossen werde, dass der Wirkraum des Bauvorhabens einen wesentlichen Bestandteil eines Grünspechtrevieres („möglicherweise brütend“) darstellt. Für die Spechte erfolgte die Brutvogelerfassung zwar in einem suboptimalen Zeitraum, jedoch liegen aus anderen Untersuchungen (Höhlenbaum- und Amphibienkartierung, ifuplan, 2010c, 2010e) umfangreiche Sekundärdaten zu Spechten vor.

Durch die vom Vorhabensträger vorgesehenen Schutz- und Minimierungsmaßnahmen wird sichergestellt, dass keine geschützten Fortpflanzungs- und Ruhestätten zerstört werden bzw. ihre ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt. Die Zerstörung oder Beschädigung von besetzten Nistplätzen der vier relevanten Vogelarten im Zuge der Straßenbaumaßnahme wird vermieden, indem der Oberbodenabschub extensiver Grünlandflächen und die Rodung von Gehölzflächen außerhalb der Brutzeit erfolgen. Der potentielle Verlust von einzelnen Brutplätzen ist nicht erheblich, da im Untersuchungsgebiet nur 1,5 % des mesophilen Laubwalds und ca. 7 % extensiven Grünlandflächen und ca. 0,4 % der Gebüschformationen als mögliches Bruthabitat überbaut werden. Den genannten Arten steht damit in der nächsten Brutsaison eine ausreichende Auswahl an alternativen Bruthabitaten zur Verfügung. Im Rahmen der Habitatbaumkartierung (ifuplan, 2010e) konnte keine Grünspechthöhle in einem zu fällenden Baum gefunden werden. Die Kartierungen zeigen, dass der zum Grünspechtrevier gehörende Brutbaum südlich der

Verbindungsstraße zwischen Mögling und Kirchberg und damit weit abseits des geplanten Bauvorhabens steht. Die Habitatbaumkartierung legte weiterhin offen, dass auch keiner der zu fällenden Bäume für Dohlen geeignete Höhlen aufweist. Zudem ist im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs auf den Ausgleichsmaßnahmen A 1 und A 2 die Neuschaffung von Gehölz-, Wald- und Grünlandlebensräumen und damit von zusätzlichen Habitatflächen für die relevanten Vogelarten vorgesehen. Es kommt zu keinem Verstoß gegen das Schädigungsverbot aus § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG.

Durch die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen, insbesondere durch Lärm und visuelle Effekte, kann es zu einer Beeinträchtigung kommen, da die Neubautrasse näher an möglichen Brutbereichen liegen wird als die bestehende Bundesstraße. Die nachgewiesenen, ohnehin nicht lärmempfindlichen Brutpaare von Dohle, Goldammer und Feldsperling (Effektdistanzen 100 m) können sich aber im Folgejahr im verbleibenden Bereich der Wiesen und Gebüsche und im Hangwaldbereich (98,5 % nicht betroffen) durch kleinräumige Verlagerung der Revierzentren innerhalb bestehender Reviere anpassen, so dass diese Störung ohne negativen Einfluss auf den Erhaltungszustand der lokalen Population ist. Die durch das Büro ÖKOKART und ifuplan erfassten Brutplätze der Dohle sind nicht durch Lärm und visuelle Effekte gefährdet, da die Brutplätze im ausreichenden Abstand von der geplanten Trasse liegen. Zudem sind Dohlen gegenüber Straßenlärm nachgewiesenermaßen nicht empfindlich (BAUER et al. 2005). Dem Grünspecht wird durch die Arbeitshilfe „Vögel und Straßenverkehr“ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Ausgabe 2010) zwar eine Effektdistanz von 200 m hinsichtlich Verkehrslärm zugewiesen. Die Abnahme der Habitateignung wird für den oberirisch verlaufenden Teil der Trasse, der von der bestehenden Trasse abweicht, in Abhängigkeit von der Verkehrsmenge mit 20 % bei ≤ 10.000 Kfz/Tag in einem 100 m Streifen ab Fahrbahnrand bewertet. Eine erste GIS-basierte Vorabschätzung zeigt aber, dass in diesem Bereich unter Berücksichtigung der bereits jetzt bestehenden Vorbelastungen durch die B 299 und B 304 weniger als 1 ha Habitatfläche entwertet wird. Es kann festgestellt werden, dass im Verhältnis zur Reviergröße des Grünspechts (2,0 km² - 5,0 km²) und der Verlagerungsmöglichkeiten des Brutplatzes innerhalb des bestehenden Revieres keine signifikanten Negativeffekte aufgrund eines kleinflächigen Verlustes eines Nahrungshabitates in der Hangleite zu besorgen sind. Es wurden bei den Kartierungen keine Bruthöhlen des Grünspechtes nachgewiesen (ÖKOKART, 2006, ifuplan, 2010e). Es sind damit keine Brutplätze durch Lärm und visuelle Effekte gefährdet. Die zu erwartende Lärmentwicklung wirkt auf Teile des Hangwaldes, der Nahrungshabitat für den Grünspecht darstellt. Diese Belastung besteht jedoch schon jetzt, nur rückt die Straße etwas näher an den Wald heran. Aufgrund des geplanten Kreisverkehrs ist jedoch mit einer reduzierten Geschwindigkeit und daher geringeren Lärmentwicklung zu rechnen. Auch übertrifft die Fläche der Ausgleichs- und CEF-Maßnahmen (Ausgleichsfläche A 1, CEF-Maßnahme 1), die auch für den Grünspecht wirksam ist, bereits die durch den prognostizierten Verkehrslärm entwertete Fläche. In den übrigen Bereichen besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung durch die B 299 und die B 304, so dass sich eine nur geringe Mehrbelastung ergibt. Ein Verstoß gegen das Störungsverbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG liegt daher nicht vor, weil aufgrund der Untersuchungen nicht davon auszugehen ist, dass es durch die Störungen zu einer Verringerung der Bestandsgröße der Populationen kommt und sich der Erhaltungs-zustand nicht verschlechtert.

Für die obengenannten Vogelarten wird sich auch das betriebsbedingte Kollisionsrisiko nicht signifikant erhöhen. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit ausgeschlossen. Tötungen als Folge einer Zerschneidungswirkung sind unwahrscheinlich, da für die relevanten Arten keine Hauptflugrouten im Gebiet festgestellt werden konnten. Durch die Trasse werden keine primären Aufenthalts- und Nahrungsflächen für Dohlen betroffen. Der Verkehr angrenzend zu den Brutstätten der Dohle im Hangleitenwald am nördlichen Ende der Planfeststellungsstrecke (auf Höhe Bau-km 1+350) besteht bereits. Im Unterschied zum Grünspecht weist die Dohle kein revierbezogenes Flugverhalten auf (kursorischer Charakter der Nahrungssuche). Der bekannte Brutplatz der Dohle liegt im Hangleitenwald weit oberhalb des Lichtraumprofils

der alten/neuen B 299. Hinsichtlich der Wirkungen des Verkehrs auf Goldammer und Feldsperling gelten die gleichen Aussagen wie zur Dohle. Es sind keine Pflanzungen straßenbegleitender Hecken außerhalb des Siedlungsbereichs geplant. Zudem dürften die straßennahen Gehölzstrukturen von geringer Attraktivität für Goldammern sein. Die Goldammer kann in der Umgebung von Altenmarkt als weit verbreitet gelten (1, 2 Reviere/10 ha, das entspricht einer mittleren Dichte nach Bauer et al. 2005). Selbst der Verlust von Einzelpaaren kann nicht als signifikant für die lokale Population gelten. Für das betroffene Grünspechtpaar stellt der kurze Abschnitt (ca. 250 m „Parallellauf“ der B 304 neu und der B 299 alt) einen sehr kleinen Bestandteil am Rande der Revierfläche dar. Dem Parallellauf mit einer Mehrbelastung sind die Bereiche mit einer Entlastung (z. B. Nahrungshabitate im Bereich der Wasserburger Straße) gegenüber zu stellen. Insgesamt betrachtet stellt sich damit auch für den Grünspecht kein signifikant erhöhtes Kollisionsrisiko im Vergleich mit der bestehenden Situation ein. Durch die bestehende Bundesstraße zwischen dem Hangleitenwald und der Alzaue liegt bereits eine deutliche Beeinträchtigung vor. Es kommt auch zu keiner Straßenverbreiterung oder Erhöhung des Verkehrsaufkommens und die geplante Trasse reduziert mit einem erheblichen Tunnelanteil und zahlreichen Vermeidungsmaßnahmen die Kollisionsmöglichkeiten. Nicht völlig auszuschließende Verluste einzelner Individuen werden daher ohne Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen bleiben.

Die anderen Vogelarten konnten unter dem Kriterium „E“ (Wirkungsempfindlichkeit) der Relevanzprüfung im Rahmen des Abschichtungsprozesses ausgeschlossen werden (vgl. Unterlage 14, Anhang). Die Kartierungen von ÖKOKART (2006) sowie die Erfassungen zu Amphibien und Habitatbäumen haben insbesondere keine Vorkommen der seitens des Bund Naturschutz in Bayern e. V. angeführten Vogelarten wie Habicht, Baumpieper, Waldohreule, Kuckuck, Baumfalke, Gartenrotschwanz und Turteltaube erbracht. Die alleinige Tatsache, dass spezifische Habitatansprüche vorliegen, ist nicht höher zu werten als die Ergebnisse der durchgeführten Kartierungen. Andernfalls wären Kartierungen bei keinem Bauvorhaben erforderlich. Schwarzspechte konnten im Jahr 2010 nur durch alte unbesetzte Höhlen nachgewiesen werden. Hackspuren dieser Art waren älter als ein Jahr. Auch zur optimalen Zeit zwischen Anfang März und Ende April konnten im Untersuchungsraum keine Nachweise erbracht werden. Ferner liegen bei Grau- und Kleinspecht keine aktuellen Beobachtungen vor. Unter den im Habitatbaum-Gutachten betrachteten Bäumen befinden sich keine Bäume mit Höhlen von Grau- oder Kleinspechten. Die Biologie der Spechtarten lässt auch nicht mehr als Einzelreviere in dem Hangleitenwald zu, der durch das Untersuchungsgebiet abgedeckt wird. Mögliche Einzelreviere sind stets im Zusammenhang mit Spechtpopulationen zu sehen, die deutlich über das Untersuchungsgebiet hinausgehen. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände scheint deshalb bereits unwahrscheinlich, da nur Einzelreviere einer größeren Gesamtpopulation betroffen seien könnten. Neben den nachgewiesenen Spechtarten profitieren auch alle potenziell zusätzlich vorkommenden Spechtarten von den vorgesehenen Ausgleichs- und CEF-Maßnahmen. Deshalb ist eine weitergehende Bearbeitung dieser potenziell vorkommenden Spechtarten nicht erforderlich. Das Bauvorhaben greift auch nicht in Lebensräume des Eisvogels (Alcedo atthis) ein. Ebenso können Auswirkungen auf den Mäusebussard (Buteo buteo), Fitis (Phylloscopus trochilus), Arten der Familie der Fliegenschnäpper (Muscicapidae, Sperlingsvögel) oder den Zilpzalp (Phylloscopus collybita) von vorneherein nach der Untersuchung ausgeschlossen werden. Der Flussuferläufer kommt in der Umgebung nicht als Brutvogel vor. Im Übrigen ist hinsichtlich betriebsbedingter Verkehrsverluste für viele der in der Unterlage 14 genannten Vogelarten davon auszugehen, dass es sich dabei um häufige und weitverbreitete Vögel ohne spezielle kollisionsbegünstigende Verhaltensweisen handelt. Diese Arten können in vitalen Beständen auch in Räumen überleben, die einen hohen Zerschneidungsgrad durch vielbefahrene Verkehrswege aufweisen. Sie haben eine Überlebensstrategie entwickelt mit der sie etwaige Verkehrsverluste „abpuffern“ können.

Damit werden keine artenschutzrechtliche Verbote nach § 44 Abs. 1 i. V. m Abs. 5 Satz 2 BNatSchG für europäische Vogelarten erfüllt. Weitere bestands- und funktionserhaltende bzw. konfliktmindernde Maßnahmen sind nicht erforderlich. Ergänzend wird auf Unterlage 14, Nr. 4.2, bzw. den Anhang B zur Unterlage 14 verwiesen.

Pflanzen

Zu den Pflanzenarten hat der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. eingewendet, dass es durch das Bauvorhaben zu einer Beeinträchtigung von Kalkmagerrasen, so genannten „Brennen", kommen würde. Eines dieser landesweit bedeutsamen Biotope befände sich im Bereich des Alzknies. Kalkmagerrasen hätte eine Stützpunktfunktion für wenig ausbreitungsfreudige, gefährdete Arten, die ausschließlich dort gesichert werden könnten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Nach Prüfung der aktuellen Sachdaten der Artenschutz- und Biotopkartierung (2007) sowie der Ergebnisse der Geländekartierung ließen sich bereits nach der Relevanzprüfung keine Vorkommen von betroffenen Pflanzenarten feststellen. Potentiell mögliche Vorkommen von Arten des Anhangs IV b) der FFH-RL konnten aufgrund des artspezifischen Verbreitungsraumes, des Nicht-Vorkommens der jeweiligen Art im Wirkraum des Bauvorhabens oder aufgrund der Lebensraumansprüche ausgeschlossen werden. Nach den vorgenommenen Untersuchungen können daher streng geschützte Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL im Untersuchungsgebiet und damit ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ausgeschlossen werden. Ergänzend wird auf Unterlage 14, Nr. 4.1.1 und Nr. 4.3.1, verwiesen.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Prüfung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die streng geschützten Tier- und Pflanzenarten ausreichend und nachvollziehbar erfolgt ist. Gemäß der artenschutzrechtlichen Untersuchung kommt es unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs-, Schutz und CEF-Maßnahmen nicht zu Verstößen gegen europäisches oder nationales Artenschutzrecht. Diese Einschätzung hat auch die Höhere Naturschutzbehörde an der Regierung von Oberbayern nicht kritisiert. Der Artenschutz steht dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.4.5.2 Berücksichtigung von Natur und Landschaft als öffentlicher Belang

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Textteil der Unterlage 10 und in einem Lageplan (Unterlage 10.1) beschrieben. 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. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft aber nicht dominierend (BVerwG vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Ein vorrangiges Recht auf Natur- und Landschaftsschutz lässt sich nicht aus dem Grundgesetz (Art. 20a GG) und auch nicht aus der Bayerischen Verfassung (Art. 3 Abs. 2 und Art. 141 BV) ableiten.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Bauvorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. 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.

4.4.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

4.4.5.3.1 Eingriffsregelung

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

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 BNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft nach § 14 BNatSchG Abs. 1 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 zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

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

Wird ein Eingriff nach § 15 Abs. 5 BNatSchG zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG). Die Ersatzzahlung bemisst sich nach den durchschnittlichen Kosten der nicht durchführbaren Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen durchschnittlichen Kosten für deren Planung und Unterhaltung sowie die Flächenbereitstellung unter Einbeziehung der Personal- und sonstigen Verwaltungskosten. Die Ersatzzahlung ist von der zuständigen Behörde im Zulassungsbescheid oder, wenn der Eingriff von einer Behörde durchgeführt wird, vor der Durchführung des Eingriffs festzusetzen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten.

4.4.5.3.2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (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. Beeinträchtigungen sind nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sogenannten Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Durch verschiedene Schutzmaßnahmen (S 1 - S 7) werden Beeinträchtigungen, die durch den Baubetrieb hervorgerufen werden können, vermieden. Die geplanten Gestaltungsmaßnahmen (G 1 - G 5) an der Bundesstraße bewirken eine bessere Einbindung der Bauwerke in die Landschaft und eine geringere Einsehbarkeit der Fahrbahn und des Verkehrs. Dadurch können die optische Beeinträchtigung der Landschaft vermieden oder verringert werden. Sie erfüllen darüber hinaus verkehrsleitende Funktionen. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen in den Unterlagen 10 und 10.2 verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

4.4.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Wie in den Unterlagen 10 und 10.1 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Konfliktbereich K 1 Baubeginn bis Tunnelportal West (Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+435):

- Verlust von mesophilem Laubwald (WM+) v. a. durch den Hanganschnitt der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen und durch die B 304 (Fahrbahnflächen vor dem Tunnelportal) sowie von artenreiches Extensivgrünland (GE) durch die Überbauung mit Damm- und Fahrbahnflächen der B 304n und der Betriebsauffahrt.
- Mittelbare Beeinträchtigung von mesophilem Laubwald und Gebüschen durch Stoffeinträge infolge der Verschiebung der Trasse der B 304 nach Norden.
- Randlicher Verlust des Laubmischwaldes (Hangleitenwald) mit Bedeutung als Habitat für verschiedenen Fledermausarten (Wimperfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Mopsfledermaus, vgl. Ergänzendes Gutachten zur Erfassung von Feldermäusen an den geplanten Tunnelportalen im Hangleitenwald nordwestlich Altenmarkt a. d. Alz von ifuplan, 2010d) bzw. Störwirkungen in Fahrbahnnähe.
- Dauerhafte Biotopflächenverluste (mesophiler Laubmischwald (WM+), artenreiches Extensivgrünland (GE), mesophiles naturnahes Gebüsch (WX)) in einer Größenordnung von insgesamt ca. 0,43 ha, vorübergehende Inanspruchnahme von weiteren 0,01 ha Biotopflächen. Durch Stoffeinträge werden Biotopflächen auf 0,25 ha neu betroffen.
- Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen mit ca. 0,11 ha und von Waldflächen auf ca. 0,09 ha Fläche durch die B 304, die Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen, die Betriebsauffahrt und die Geh- und Radwege.

Konfliktbereich K 2 Aubergtunnel mit Fluchtstollen (Bau-km 0+435 bis Bau-km 0+805):

- Geringer flächenhafter Eingriff in Biotopflächen (Laubmischwald, mesophil (WM+) auf ca. 0,004 ha. Temporäre Flächeninanspruchnahme von linearem Gewässer-Begleitgehölz (WN) mit 0,01 ha und von ca. 0,003 ha artenreichem Extensivgrünland (GE).
- Überbauung von Schutzwald (nach Art. 10 BayWaldG) am „Alzufer 170 m westlich der Kreuzung B 304 und der B 299“ (linkes Alzufer, ca. 50 m nördlich der Alzbrücke der B 304) durch eine Rampe zum Tunnelportal des Fluchtstollens und die Verlegung des Holzlagers auf ca. 0,02 ha Fläche.
- Versiegelung von Waldflächen durch einen Rettungsweg auf ca. 0,02 ha Fläche.

Konfliktbereich K 3 Tunnelportal Nord bis Bauende (Bau-km 0+805 bis Bau-km 1+500):

- Kleinflächige Verluste von insgesamt ca. 0,15 ha Biotopflächen (artenreiches Extensivgrünland (GE), feuchte/nasse Hochstaudenflur (GH), Nasswiesen (GN), Auwald (WA), naturnahe Hecke (WH) und mesophiler Laubwald (WM+)) durch die Überbauung mit Böschungsflächen und Fahrbahn der B 304, den Bau von Versorgungsleitungen sowie in geringem Umfang durch den Hanganschnitt der B 299. Mittelbare Beeinträchtigung von ca. 0,53 ha Biotopflächen (mesophiler Laubwald (WM+)).

- Mittelbare Beeinträchtigung von mesophilem Laubwald (WM+) durch Stoffeinträge infolge des Neubaus der Trasse der B 304 und der Verschiebung der Trasse der B 299 nach Westen.
- Randlicher Verlust des Laubmischwaldes (Hangleitenwald) mit Bedeutung als Habitat für verschiedenen Fledermausarten (Wimperfledermaus, Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Mopsfledermaus, vgl. Ergänzendes Gutachten zur Erfassung von Feldermäusen an den geplanten Tunnelportalen im Hangleitenwald nordwestlich Altenmarkt a. d. Alz von ifuplan, 2010d) bzw. Störwirkungen in Fahrbahnnähe.
- Mittelbare Beeinträchtigungen von mesophilem Laubwald (WM+) durch Stoffeinträge infolge der Verschiebung der Trasse nach Westen in Richtung Hangleitenwald.
- Geringe Barriere- und Isolationswirkungen (Gelbbauchunke)
- Versiegelung von landwirtschaftlich genutzten Flächen durch die B 304 neu, die B 299 neu und die Kreisverkehrsanlage auf einer Fläche von ca. 0,57 ha und Versiegelung von Waldflächen durch die Fahrbahnflächen der B 304 neu im Umfang von ca. 0,04 ha.

4.4.5.3.4 Ausgleichs-, Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen vorrangig auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

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

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend in den Unterlagen 1, 10, 10.1, 10.1a, 10.2 und 10.2a dargestellt. Die durch die geplante Baumaßnahme verursachten Flächenverluste betreffen die Biotoptypen mesophilem Laubwald, mesophiles, naturnahes Gebüsch, Auwald, naturnahe Hecken, artenreiches Extensivgrünland, Nasswiesen, feuchte Hochstaudenfluren und lineares Gewässerbegleitgehölz und Landröhricht. Bei den betroffenen Lebensräumen handelt es sich um wiederherstellbare Lebensräume unterschiedlicher Entwicklungszeiträume. Nicht wiederherstellbare Lebensräume werden nicht betroffen. Die Vorbelastungen der betroffenen Flächen an den bestehenden Bundesstraßen B 304 und B 299 wurden zu Recht berücksichtigt. Der Kompensationsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Das Kompensationskonzept orientiert sich an den zu erwartenden, nicht vermeidbaren Eingriffen, den fachlichen Zielsetzungen des Arten- und Biotopschutzprogramms und den Abstimmungen mit der Unteren Naturschutzbehörde. Im Sinne der fachlichen Zielsetzungen und der Eingriffe in Naturhaushaltsfunktionen werden im Konzept Flächen vorgesehen, auf denen ein Ausgleich der Flächenverluste von Wald und Extensivgrünland frischer-feuchter Standorte möglich ist. Insgesamt ergibt sich ein gesamter Ausgleichsflächenbedarf von 1,74 ha.

Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

- A 1 Laubmischwald auf der Hochterrasse bei Dorfen (1,35 ha): Aufforstung von Waldmeister-Buchenwald aus standortheimischen, autochthonen Baumarten im unmittelbaren Anschluss an den bestehenden Wald oberhalb der Alz-Hangleite. Entwicklung eines gestuften Waldmantels mit ausgedehntem, trocken-warmem Krautsaum aus standortheimischen, autochthonen Strauchgehölzen, u. a. Hasel, Kornelkirsche, Schlehe, Vogelbeere, Waldrebe, Pfaffenhütchen

- A 2 Entwicklung von Extensivgrünland westlich Glött (0,7 ha): Vornehmlich Umwandlung von Ackerland in Extensivgrünland frischer bis feuchter Standorte. Erweiterung des Weihers nach Osten hin und Anlage von Muldenstrukturen mit Röhrichten und Hochstaudenfluren sowie einer lockeren Gebüschzone. Entwicklung von mesophilen Laubgebüschen auf dem geplanten Erdwall im Norden der Fläche sowie einer Hecke im Süden. Verwendung von niedrigwüchsigem, standortheimischem und autochthonem Pflanzmaterial bei der Maßnahmenumsetzung

Nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gilt ein Eingriff dann als ausgeglichen, wenn nach seiner Beendigung keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts zurückbleiben und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Die durch das Bauvorhaben verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft können vollständig kompensiert werden, so dass eine spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG entfällt.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Unterlagen 15.1 und 15.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG). Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde Rücksicht genommen. Die in diesem Beschluss festgestellten Maßnahmen sind sinnvoller und fachgerechter Bestandteil des naturschutzrechtlichen Kompensationskonzeptes, das in der konkreten Ausgestaltung erforderlich ist, um den Eingriff in Natur und Landschaft zu kompensieren.

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

4.4.5.3.5 Einwände zu Naturschutz und Landschaftspflege

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat bemängelt, dass sich die Planung bezüglich der Fauna auf äußerst lückenhafte Daten aus dem Arten- und Biotopschutzprogramm des Landkreises Traunstein beziehe und die vorgelegten naturschutzfachlichen Unterlagen und Gutachten in sich widersprüchlich wären. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die naturschutzfachlichen Erhebungen hinsichtlich der Flora und Fauna wurden durch den Vorhabensträger mittels aktueller und ausreichender Datengrundlage erhoben. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 10) wurden u. a. die Daten der amtlichen Biotopkartierung Bayern und die Daten der Artenschutzkartierung (ASK) des Bayerischen Landesamtes für Umwelt verwendet. Alle Daten zu planungsrelevanten Pflanzen- und Tierarten (z. B. gefährdete Rote Liste-Arten, Arten nach Anhang II und IV nach FFH-RL sowie V-RL) wurden aus der ASK und der amtlichen Biotopkartierung Bayern übernommen (keine Berücksichtigung historischer Nachweise vor 1993). Als Biotope wurden die amtlich kartierten Biotope und 13d-Flächen (BayNatSchG a. F.) der eigenen Biotoptypen- und Realnutzungskartierung berücksichtigt. Es ist durch den Vorhabensträger eine genaue Ermittlung und Bilanzierung der Eingriffe und Beeinträchtigungen der betroffenen Landschaftsbestandteile einschließlich der Biotop- und Waldflächen erfolgt (Unterlage 10, Kap. 4.5.1.1, S. 46, Tabelle 11, Kap. 4.5.1.2, S. 47, Kap. 4.5.1.3, Tabelle 12, S. 48 ff., Kap. 5.2.2, Tabelle 14, S. 53 f, Anlage 1, Tabelle 1, S. 66 ff., Anlage 2 Tabelle 2, S. 74, und Unterlage 10.1). Die Planunterlagen weisen den Verlust von ca. 0,6 ha Biotopfläche aus. Weder die Untere Naturschutzbehörde noch die Höhere Naturschutzbehörde haben gegen diese Flächenbilanzierung Einwände erhoben. Insbesondere beträgt die zu rodende Waldfläche 0,9 ha (Unterlage 10, Kap. 6.1, Tabelle 16, S. 60). Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck hat gegen diese Eingriffsermittlung ebenfalls keine Einwände erhoben. Neben der Waldrodung ist von einer mittelbaren Beeinträchtigung von ca. 0,8 ha Waldfläche auszugehen, so dass insgesamt ein Habitatverlust/-degradierung von ca. 1,7 ha zu verzeichnen ist. Eine vorübergehende Inanspruchnahme von Waldflächen durch Baufelder ist inzwischen nicht mehr geplant. Die Eingriffe werden mit der geplanten Aufforstung von 1,35 ha Waldmeister-Buchenwald im Anschluss an den Hangleitenwald kompensiert (Ausgleichsmaßnahme A 1). Auf die Ausführungen unter C.4.4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Vorwürfe des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. hinsichtlich unterschiedlicher Flächendarstellungen resultieren aus dem nicht zulässigen Vergleich von unterschiedlichen Bezugsgrößen in den erstellten Gutachten und verschiedenen Planungsständen des Bauvorhabens. Das angesprochene Gutachten von ÖKOKART bezieht sich auf den Stand des Vorentwurfs (Februar 2006). Seitdem sind aber Änderungen in der Planung und aktuellere Untersuchungen erfolgt, die bei der Konfliktermittlung zu berücksichtigen waren.

Es wurde an der Planung kritisiert, dass geeignete Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen (Durchlässe, Verbesserungen des Habitatangebots usw.) für Amphibien völlig fehlen würden. Auch der vom Umweltschutzverband Alztal u. Umgebung e. V. geplante Umweltgarten auf Fl. Nr. 252, Gemarkung Altenmarkt, insbesondere der dort befindliche Teich mit Springfrosch-Population und weiteren geschützten Amphibien (z. B. Feuersalamander), werde zerstört. Wir weisen diesen Vorwurf zurück. Durch das Bauvorhaben wird nicht in Amphibien-Laichgewässer eingegriffen, sondern es werden mögliche Landlebensräume in Anspruch genommen. Das Grundstück Fl. Nr. 252, Gemarkung Altenmarkt, ist bis jetzt noch zu 80 % landwirtschaftliche Nutzfläche (v. a. Ackerfläche). Es werden dauerhaft ca. 1.515 m^2 für das Bauvorhaben in Anspruch genommen. Der vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. im Dezember 2008 nach Durchführung der Biotoptypen- und Realnutzungskartierung künstlich angelegte Folientümpel wird jedoch durch das Bauvorhaben flächenmäßig nicht in Anspruch genommen. Die Auswirkungen auf dort befindliche Amphibien wurden im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht und bewertet (vgl. Unterlage 14). Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Außerdem wird eine Verbesserung des Habitatangebots für Amphibien zum einen durch die Ausgleichsfläche A 2 (Entwicklung von Extensivgrünland

westlich Glött, ca. 0,7 ha) mit einer Erweiterung des Weihers nach Osten, anteilig an einer Gesamtfläche von ca. 1,3 ha) erreicht und damit das Angebot von Wasserlebensräumen im Gebiet erweitert. Die Wanderung von Amphibien (v. a. Erdkröte, ca. 1.500 Exemplare) aus dem Hangleitenwald zu den westlich gelegenen Weihern wurde bereits festgestellt (Gutachten ÖKOKART vom 20.02.2006), so dass auch eine Besiedlung der Ausgleichsfläche A 2 wahrscheinlich ist. Zum anderen wird mit der Maßnahme S 7 ein bestehender temporär wasserführender Altarm der Alz am linken Alzufer auf Höhe der Traunmündung zur Sicherung geschützter Amphibienpopulationen (v. a. Springfrosch) vertieft und als Laichgewässer neu gestaltet (ca. 0,02 ha, bei Bau-km 1+020). Das Gewässer liegt im Bereich eines bekannten Springfroschvorkommens in der Alzaue, so dass hier ebenfalls mit einer raschen Besiedelung gerechnet werden kann. Es bestehen auch keine Zerschneidungswirkungen bei dem neu zu gestaltenden Laichgewässer.

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. und zahlreiche Einwender haben ferner eine große Anzahl naturschutzfachlicher Einwendungen erhoben, die sich auf die Querung der als landschaftsplanerisches Vorbehaltsgebiet ausgewiesenen Alz, die Naturzerstörung im Bereich St. Georgen (Zerstörung von Hangleiten und Auwald, Beeinflussung des Lebensraumes von Vögeln, Amphibien, Schlangen, Eidechsen, Schmetterlingen, Pflanzen), den Biotopcharakter der Flussauen und Hangleiten (z. B. Bereiche der Dietlwiese, Alzknie und bei Nock), den Eingriffen in FFH-Gebiete und der Sicherung der Waldflächen in den Niederungen der Alz und außerhalb des Untersuchungsraumes beziehen. Ferner würde aufgrund der vorgesehenen Ausweisung neuer Schutzgebiete bzw. des seit längerem geplanten Landschaftsschutzgebietes „Mittleres Alztal mit Alzleiten" gefordert, entsprechende Schutzmaßnahmen für die Traunleitenwälder westlich von Stöttling vorzusehen. Wir weisen diese Einwendungen zurück, da sich diese möglichen naturschutzfachlichen Auswirkungen auf den BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt bzw. von Folgeabschnitten betreffen, die nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses sind. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Oberes Alztal“ erstreckt sich über das Untersuchungsgebiet der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel BA 1 nach Osten hinaus und umfasst noch die Traunmündung und das gesamte Gebiet des sogenannten „Alzknies“. Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weiter flussabwärts schließt sich das geplante LSG „Mittleres Alztal mit Alzleiten“ an. Die Traunleitenwälder wird das geplante LSG mit Sicherheit nicht umfassen, denn diese gehören zu einem anderen Naturraum. Im Rahmen der eigenen Biotoptypen- und Realnutzungskartierung wurden, wie schon oben erwähnt, auch Biotope im gesamten Untersuchungsgebiet durch den Vorhabensträger erhoben. Insbesondere reicht das Untersuchungsgebiet des Bauvorhabens nur marginal in die Bereiche „Dietlwiese“ und „Alzknie“ hinein.

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat an dem vorgesehenen naturschutzfachlichen Maßnahmenkonzept ferner ausgesetzt, dass als Ersatz für die Eingriffe in Halbtrocken- und Kalkmager-Rasen am westlichen Tunnelportal ein Feuchtbiotop (A 2) vorgesehen sei. Abgesehen von der Gestaltung sei die isolierte Lage inmitten landwirtschaftlich intensiv genutzter Flächen für ein Ersatzbiotop weitab vom Bauvorhaben denkbar ungeeignet. Das Biotop existiere zudem bereits. Auch die vorgesehene Ausgleichsmaßnahme A 1 liege zu weit von den Eingriffen entfernt und sei auch als Lebensraum für Zauneidechsen (z. B. sonnenbeschienene Südsteilhänge in trockener Lage) ungeeignet. Wir halten trotz dieser Einwände an der hier festgestellten Ausgleichsflächen A 1 und A 2 fest. Im Zuge des Flurneuordnungsverfahrens Frühling-Glött wurde die Fl. Nr. 780, Gemarkung Rabenden, z. T. in eine Ökokontofläche der Gemeinde Altenmarkt umgewandelt. Von dieser Ökokontofläche hat der Vorhabensträger anteilig 0,7 ha als Ausgleichsfläche A 2 für das Bauvorhaben erworben. Da die betroffenen Flächen im Bereich des Westportals nach der Biotoptypen- und Realnutzungskartierung nicht als Halbtrocken- oder Kalkmagerrasen, sondern als eschenreicher Hangwald anzusehen sind, der auf schwach bis mäßig verkitteten Vorstoßschottern (Konglomerate) der Mindeleiszeit stockt, ist eine Kompensation für einen Eingriff in Halbtrocken- und Kalkmager-Rasen durch die Ausgleichsfläche A 2

nicht erforderlich. Die Gestaltung und Lage der Ausgleichsfläche A 2 entspricht naturschutzfachlichen Zielen wie sie im Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP Vorentwurf 2008) für den Landkreis Traunstein festgelegt sind (u. a. Neuschaffung von Hecken und Gehölzstrukturen in den strukturarmen Gebieten der Alzplatte; Optimierung des Umfelds von Teichen, Weihern und Tümpeln). Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.4.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die vorgesehenen Maßnahmen wurden auf der Ausgleichsfläche A 2 bereits zum Großteil durchgeführt. Die Ausgleichsfläche A 1 grenzt unmittelbar an den Hangleitenwald, der durch das Bauvorhaben am stärksten betroffen ist. Durch die Waldneugründung im Bereich der Ausgleichsfläche A 1 wird der Hangleitenwald, der an dieser Stelle deutlich schmaler ausgebildet ist, in seiner Gesamtheit als Waldbestand gestärkt. Im Gegensatz zu einer Ausgleichsfläche an der östlichen Seite des Hangleitenwaldes wird die Ausgleichsfläche A 1 nicht durch betriebsbedingte Auswirkungen des Bauvorhabens beeinträchtigt. In Mitteleuropa werden aufgrund der anthropogenen Landschaftsveränderung naturnahe und anthropogene Habitate wie u. a. Waldränder, Feldraine, sonnenexponierte Böschungen aller Art und Ruderalfluren von Zauneidechsen besiedelt. Da für Zauneidechsen eine maximale Wanderleistung von über 1,0 km (max. bis 4,0 km) belegt ist (BfN 2004), kann die Ausgleichsfläche A 1 auch von Zauneidechsen aus den Bereichen des Hangleitenwaldes erreicht und besiedelt werden (Unterlage 10, Nr. 5.3, Tab. 15, und Anlage 3, Maßnahmenblatt A 1).

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. hat Bedenken wegen unberücksichtigter möglicher Auswirkungen des Bauvorhabens auf Hangquellen geltend gemacht. Sollten entgegen der Abschätzung der geologischen Verhältnisse doch erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushaltes auftreten, so könnten diese nicht ausgleichbare Eingriffe (z. B. Trockenfallen von Quellen, Austrocknen von Hangmooren) zur Folge haben. Diese müssten dann mit zusätzlichen Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Der Vorhabensträger hat während seiner Untersuchungen (Biotoptypen- und Realnutzungskartierung) im Hangbereich zwischen West- und Nordportal des Aubergtunnels keine natürlichen oder naturnahen Hangquellen ermitteln können. Auch ist mit keinen Auswirkungen auf die unmittelbar an der B 299 im Hangbereich und am Fuß der Alz-Hangleite liegenden Hangquellen aufgrund ihres großen Abstandes von ca. 500 m zum Nordportal zu rechnen.

Es wurde ferner eingewandt, dass in den Unterlagen keine Hinweise vorhanden seien, wie, wo und in welcher Art und Weise mit den Baustelleneinrichtungen und der Zwischenlagerung des Aushubmaterials verfahren werde. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Es ist vorgesehen., das Aushubmaterial auf der Fläche im Bereich der B 304 zwischen Bau-km 0+900 und Bau-km 1+060 (Fläche für vorübergehenden Bedarf für Baustellenzufahrten, für Baustelleneinrichtungen und als Zwischenlager für Aushub) zwischenzulagern, falls erforderlich aufzubereiten und über die B 299 abzutransportieren (Unterlagen 1, Punkt 4.4.3 und 15).

Der Bund Naturschutz in Bayern e. V. hat an den naturschutzfachlichen Unterlagen kritisiert, dass diese einen notwendigen Ausgleich für den Bau einer Zufahrt zum Betriebsgebäude unterhalb der Hangleite nicht erkennen ließen. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Zufahrt zum Betriebsgebäude wurde bei der Flächenermittlung der Eingriffe und bei der Ausgleichsflächenermittlung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung berücksichtigt (Unterlagen 10 und 10.1).

Die Unterhaltung und Pflege der in diesem Beschluss festgestellten naturschutzfachlichen Maßnahmen durch den Vorhabensträger ist unter A.3.3.15 dieses Beschlusses sichergestellt.

4.4.6 Gewässerschutz

4.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Die vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein vorgeschlagene Nebenbestimmung auf Vorbehalt nachträglicher Auflagen brauchte in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht ausgesprochen werden, weil dies schon in § 13 Abs. 1 Abs. 1 WHG gesetzlich geregelt ist bzw. die Forderung nach einem Vorbehalt für weitere Auflagen zu unbestimmt ist und nicht die Anforderungen, die Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG an einen Entscheidungsvorbehalt stellt, erfüllt.

Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter A.3.2 dieses Beschlusses mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Es wurde im Verfahren von Einwendern, u. a. vom Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V., eingewandt, dass das Bauvorhaben bei Unfällen im Aubergtunnel oder auf dessen Zufahrten das Trinkwasser und die Alzgewässer gefährden würde. Dies resultiere insbesondere aufgrund der topographischen Situation im Auberg und aufgrund der wasserdurchlässigen Schichtung und den vorhandenen Quellaustritten aus dem Berg. Ferner könne die Gefährdung der Alz, sowohl durch Einsickerung aus dem Tunnelinneren wie auch durch nicht abgesicherte Uferböschungen der Aufschüttungen nicht ausgeschlossen werden. Wir weisen diese Einwände zurück. Eine Gefährdung von Trinkwasser durch Unfälle auf Verkehrsflächen des Bauvorhabens ist nicht zu erwarten, da kein Wasserschutzgebiet (vorgeschlagen oder amtlich festgesetzt) in der näheren Umgebung ausgewiesen ist bzw. zu keinem Wasserschutzgebiet in der Umgebung des Bauvorhabens eine Verbindung besteht (Wasserschutzgebiet Bereich Baumburg). Das anfallende Oberflächenwasser wird erst nach Vorreinigung über nach dem Stand der Technik errichtete Entwässerungsanlagen in Vorfluter eingeleitet, die Gefahren für Gewässer minimieren.

Ferner hat der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. erstmalig im Erörterungstermin am 13.07.2010 behauptet, dass negative Auswirkungen des Bauvorhabens auf einen Hochwasserbehälter auf dem Auberg nicht ermittelt worden seien. Auch dieser Einwand ist unbegründet. Laut Auskunft der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz ist der Hochwasserbehälter schon seit geraumer Zeit (ca. 15 Jahre) durch Leitungstrennung vom gemeindlichen Wasserversorgungsnetz genommen worden und erfüllt somit keinerlei Funktion mehr.

4.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und 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. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in den Untergrund bzw. Gewässer notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Überall dort, wo das anfallende Oberflächenwasser gesammelt werden muss, wird dieses nach Vorreinigung in leistungsfähige Vorfluter eingeleitet. Vom Bauanfang bis zum Westportal handelt es sich um den „Rabendener Bach“ und im Bereich der Gemeindeverbindungsstraße erfolgt teilweise ein Anschluss an den vorhandenen Mischwasserkanal der Gemeinde Altenmarkt. Am Nordportal wird das Fahrbahnwasser einem ca. 20 m³ fassenden Rückhaltebecken zugeführt. Am Nordportal wird das anfallende Bergwasser in der

Sickerfläche dem natürlichen Grundwasserhaushalt zugeführt. Das am Westportal anfallende Bergwasser wird in den Vorfluter „Rabendener Bach“ eingeleitet.

Die Sammlung des Niederschlagswassers und die Einleitung über Versickerungsanlagen in den Untergrund bzw. in Oberflächengewässer ist gemäß § 8 Abs. 1 i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A.4.1 des Beschlusses gesondert ausgesprochen.

Es wurde im Verfahren die geplante Einleitung von Straßengewässern in Vorfluter kritisiert. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Gestattungen können gemäß § 15 Abs. 1 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter A.4.2 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§§ 12, 55 Abs. 1, 54 Abs. 1 Satz. 1 Nr. 2, 57 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (§§ 14 Abs. 3, 14 Abs. 4 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Das Landratsamt Traunstein, Untere Wasserrechtsbehörde, hat sein Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 63 Abs. 1 BayWG erklärt. Einwände gegen die geplante Straßenentwässerung werden zurückgewiesen. Das Entwässerungskonzept genügt laut Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein in vollem Umfang den wasserwirtschaftlichen Anforderungen.

4.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Bauvorhaben beansprucht durch Versiegelung ca. 1,42 ha und für die naturschutzfachlichen Kompensationsflächen ca. 2,0 ha Acker- und Grünlandflächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, angepasst.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar und wurden auch nicht geltend gemacht.

4.4.8 Wald

Durch das geplante Bauvorhaben werden im Planfeststellungsabschnitt Waldflächen von insgesamt 0,9 ha dauerhaft in Anspruch genommen. Betroffen ist ein stabiler Waldrand der überwiegend aus Weiden, Traubenkirschen, Eschen, Birken und Aspen mit Holunder besteht. Für die Baumaßnahmen muss Schutzwald nach Art. 10 Abs. 1 BayWaldG im Umfang von 0,02 ha gerodet werden. Dabei handelt es sich um Waldflächen mit besonderer Bedeutung (Biotop Moorwald, Bodenschutz, Immissionsschutz, Landschaftsbild). Bannwaldflächen sind nicht betroffen.

Es wurde im Verfahren von Einwendern bemängelt, dass die geplanten Rodungen am Auberg sowie entlang der Neubautrasse den Zielen des Regionalentwicklungsplans und Waldfunktionsplans (FNP Trostberg, S131) widersprechen würden. Laut Regionalentwicklungsplan seien die Hangleitenwälder von besonderer Bedeutung für den Bodenschutz (Schutz vor Erosion, Schneeschurf, Aushagerung, Verpuffung, Steinschlag,

Rutschungen und Bodenkriechen). Es solle daher auf die Erhaltung und Wiederbegründung standortgerechter stabiler Mischwaldbestockungen nachhaltig hingewirkt werden. Die geplante Abholzung für den Aubergtunnel führe zur erhöhten Windwurfgefahr für die restlichen Waldbestände. Die Verlegung der Trasse an die Hangleite mache eine Bewirtschaftung der Hangleiten nicht mehr möglich, da zur Bearbeitung/Fällarbeiten die Bundesstraße gesperrt werden müsse. Zudem sei bei Murenabgängen eine direkte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer gegeben und es werde mit Bau eines Notausganges im Tunnel in das eingetragene Schutzwaldgebiet unzulässig eingegriffen.

Die Einwände werden zurückgewiesen. Der Waldfunktionsplan bzw. die Waldfunktionskarte der Region Südost-Oberbayern (18) Landkreis Traunstein weist im Bereich des Bauvorhabens Teilflächen des Hangleitenwaldes als Wälder mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz aus. Diese Wälder mit besonderer Bedeutung für den Bodenschutz beschränken sich ausschließlich auf die Rodungsflächen am Westportal. Die Waldflächen am Nordportal sowie der Hangwald an der B 299 zählen dagegen nicht dazu. Die Rodungsfläche am Westportal beträgt weniger als 0,6 ha und wird durch das Tunnelportal, die B 304 (neu), die Gemeindeverbindungsstraße Dorfen-Altenmarkt, die Betriebsauffahrt und Straßenböschungen beansprucht. Die an den Hangleitenwald angrenzenden Böschungsflächen werden durch Gehölzpflanzungen gesichert und möglichst als Waldmantel ausgebildet (Unterlage 10.2). Die neue Trasse des Bauvorhabens rückt zwischen dem Nordportal und dem Bauende näher an den Hangleitenwald heran. Es wird jedoch auf dem Großteil der Strecke ein Abstand von 10 bis 35 m zum Hangleitenwald eingehalten. Am Bauende schließt die neue Trasse wieder auf dem Bestand an. Als Schutzwald ist laut dem Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck nur ein schmaler Streifen (ca. 0,3 ha) im Prallhang der Alz oberhalb des Alzfalls ausgewiesen. Dieser Schutzwald wird im Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 10.1) dargestellt. Der Schutzwald wird geringfügig durch die Rampe des Flucht- und Rettungsstollens in Anspruch genommen (ca. 0,02 ha). Entlang der Neubautrasse findet keine Abholzung von Schutzwald statt, da dort bis auf den schon genannten Bereich kein Schutzwald ausgewiesen ist. Die Höhere Landesplanungsbehörde hat ebenfalls keine Bedenken gegen das Bauvorhaben erhoben und festgestellt, dass das festgestellte Bauvorhaben den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Auf die Ausführungen unter C.4.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Umweltschutzverband Alztal und Umgebung e. V. kritisierte, dass die geplante Rodung von Waldflächen den Schutz vor Inversionswetterlagen vermindere. Dem kann fachlich nicht gefolgt werden, da Inversionswetterlagen, also eine Umkehrung der normalen Temperaturschichtung mit erhöhten Luftschadstoffen in Bodennähe vor allem aus topographisch-klimatischen Bedingungen resultieren.

Wir können das Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Belange des Waldes daher aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit trotz dieser Eingriffe nach Art. 9 Abs. 3 i. V. m. Art. 9 Abs. 4 bis 7 BayWaldG zulassen. Die Gründe ergeben sich aus der Darstellung der Erforderlichkeit der Baumaßnahme unter C.4.3 dieses Beschlusses. Die Eingriffe in Waldflächen sind unvermeidbar und können nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen anderer Belange weiter minimiert werden. Da nur ein sehr geringer Teil der gesamten Schutzwaldfläche betroffen ist, sind Nachteile für die Schutzwirkung aber nicht zu befürchten (Art. 9 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 BayWaldG). Spezielle waldrechtliche Versagungsvoraussetzungen oder ein Entgegenstehen anderer Rechtsvorschriften, insbesondere naturschutzrechtliche Eingriffsregelungen nach § 15 BNatSchG, stehen der Rodung nicht entgegen. Die für die Rodungsmaßnahmen erforderliche Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 2 BayWaldG wird nach Art. 9 Abs. 8 Satz 1 BayWaldG durch diesen Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung von Art. 9 Abs. 8 Satz 2 BayWaldG umfasst.

Das aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen erforderliche Benehmen mit dem Landratsamt Traunstein, Untere Naturschutzbehörde, ist hergestellt worden (§ 17 Abs. 1 BNatSchG, Art. 11 Abs. 1, Art. 43 Abs. 2 BayNatSchG). Die durch die Baumaßnahme bedingten Waldverluste können nach Ansicht der Fachbehörden unter

Beachtung der unter A.3.7.3 festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses wieder durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 mit einer Aufforstung von Waldmeister-Buchenwald in einem Umfang von insgesamt ca. 1,35 ha vollständig kompensiert werden. Die vorgesehenen Flächen sind das Ergebnis einer einvernehmlichen Abstimmung zwischen dem Vorhabensträger, der Forstbehörde und den Naturschutzbehörden und fachlich nachvollziehbar.

Belange der Forstwirtschaft werden daher gewahrt und stehen dem Bauvorhaben nicht entgegen.

4.4.9 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Gestaltung der Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss unter A.3.7.2 Rechnung getragen. Rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung des Vorhabensträgers sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungsrelevant. Eine Haftungsauflage zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich.

4.4.10 Denkmalschutz

Das Vorhaben konnte 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. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, hat in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bekannte Bodendenkmäler betroffen sind und darüber hinaus das gesamte Planungsgebiet als archäologische Verdachtsfläche anzusehen ist. Dem Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege, sind derzeit im Planungsbereich zwei Bodendenkmäler bekannt. Zum einen befindet sich im Randbereich der Trasse der Außenbereich einer verebneten mittelalterlichen Burganlage (Inv. Nr. D-1-7941-0152) sowie einer mittelalterlichen Abschnittsbefestigung (Inv. Nr. D-1-7941-0153). Weitere Bodendenkmäler können nicht vollständig ausgeschlossen werden.

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 trotz der damit verbundenen möglichen Zerstörung von Bodendenkmälern abgelehnt werden müsste. 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 Schutzauflagen unter A.3.7.1 dieses Beschlusses vorgesehenen Maßgaben.

Die unter A.3.7.1 in diesem Beschluss angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die

damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

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

4.4.11 Kommunale Belange

4.4.11.1 Belange der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz

Die Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz hat sich im Anhörungsverfahren mit dem Bauvorhaben einverstanden erklärt.

Soweit sich durch den Neubau des Aubergtunnels erhöhte Anforderungen an die Ausrüstung der beiden Ortsfeuerwehren (FF Altenmarkt/Alz und FF Rabenden) ergeben würden, hat die Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz eine entsprechende finanzielle Unterstützung gefordert. Wir können den Vorhabensträger dazu in diesem Beschluss mangels Rechtsgrundlage aber nicht verpflichten.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesichert, dass vor der Übergabe der im Planfeststellungsverfahren abzustufenden Straßenteile eine gemeinsame Abnahme mit der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz zur Festlegung gegebenenfalls auf Kosten der Bundesstraßenverwaltung erforderlicher Sanierungsmaßnahmen gem. § 6 Abs. 1a FStrG vorgenommen wird. Auf die diesbezügliche Nebenbestimmung unter A.3.7.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.4.11.2 Belange der Stadt Trostberg

Die Stadt Trostberg hat gefordert, dass im Zuge des BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt der Rückbau der hier festgestellten Kreisverkehrsanlage für den Anschluss nach Altenmarkt zu einer höhengleichen Einmündung mit Linksabbiegespur bei Mögling analog der Planung für die Einmündung der B 299 alt in die B 299 neu bei Reit aus Gründen der Leichtigkeit des Verkehrs erfolge. Diese Forderung wird abgelehnt. Der eventuelle zukünftige Rückbau der Kreisverkehrsanlage ist nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern gegebenenfalls in einem späteren Planfeststellungsverfahren für den BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt zu überprüfen. Das hier festgestellte Bauvorhaben löst auch noch keine Zwangspunkte hinsichtlich der Ausgestaltung eines künftigen Verkehrsknotens bei Mögling aus. Auf die Ausführungen unter C.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stadt Trostberg hat ferner gefordert, den BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit der Möglichkeit einer Anbindung der Netzergänzung Ost bzw. der geplanten Südanbindung zum Chemiepark und die Ortsumfahrung Trostberg zeitnah umzusetzen. Dies ist ebenfalls nicht Regelungsgegenstand dieses Beschlusses. Der Vorhabensträger hat in diesem Zusammenhang aber darauf hingewiesen, dass sowohl der Vorentwurf für die B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt BA 2 als auch der Vorentwurf für eine Westumfahrung von Trostberg derzeit aufgestellt würden.

Verschiedene Einwender haben kritisiert, dass durch das Bauvorhaben der Verkehr in Trostberg zukünftig wesentlich ansteigen und damit das Stadtgebiet zusätzlichen Verkehrsimmissionen ausgesetzt werde. Nach dem Verkehrsgutachten ändert sich die Verkehrsbelastung im Stadtgebiet von Trostberg durch das Bauvorhaben aber nicht wesentlich. Basis der verkehrlichen Aussagen der vorliegenden Planunterlagen ist eine Verkehrsuntersuchung vom 28. August 2008 (mit Ergänzung vom März 2009) von Prof. Dr. Ing. Kurzak. In dieser Untersuchung gibt der Gutachter eine Prognose für die verkehrliche Entwicklung des Planungsabschnittes ab. Durch den Bau des Aubergtunnels kommt es in der Stadt Trostberg nur zu geringfügigen verkehrlichen Änderungen (± 200 Kfz/24h, dies entspricht einer Änderung von ± 0,5 % – 1,5 % bezogen auf Gesamtverkehr innerhalb von 24 Stunden). Das für die vorliegende Planung sprechende öffentliche Interesse überwiegt hier eventuelle Beeinträchtigungen, die durch die Lärmauswirkungen an den anderen, vorhandenen Straßen entstehen. Der Lärmzuwachs entlang der anderen Straßen ist im Hinblick auf die gemeindlichen Belange der Stadt Trostberg nicht erheblich und rechtfertigt keine über die Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen des § 41 BImSchG i. V. m § 2 der 16. BImSchV hinausgehende Gewährung von Lärmschutz. Eine wahrnehmbare Lärmsteigerung wäre überschlägig erst bei einer Verdoppelung des Verkehrsaufkommens anzunehmen (vgl. BVerwG vom 06.06.2002, 4 A 44/00, juris, Rd. Nr. 19 m. w. N.).

Die in der Einwendung des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. genannten verkehrlichen Wirkungen in der Stadt Trostberg oder auch anderen Ortschaften (z. B. St. Georgen) beziehen sich auf eine zukünftige Planung und nicht auf das hier festgestellte Bauvorhaben. Der BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt nördlich von Altenmarkt bis nach St. Georgen befindet sich laut Auskunft des Vorhabensträgers zurzeit in der Planungsstufe „Vorentwurf“. Erst in einem durchzuführenden Planfeststellungsverfahren für dieses Bauvorhaben können diese Einwendungen erhoben und berücksichtigt werden.

4.4.11.3 Belange der Stadt Traunreut

Die Stadt Traunreut hat gegen das Planfeststellungsverfahren für den BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel keine Einwände erhoben, sofern sichergestellt sei, dass ein Planfeststellungsverfahren für den BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt an der Traunbrücke südlich von St. Georgen ende und die bisher von der Stadt Traunreut geforderte Tieflage der B 304 im Bereich St. Georgen mit beinhalte. Der BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt und die Umgestaltung des Knotenpunktes St. Georgen sind aber nicht Regelungsgegenstand dieses Beschlusses. Es werden durch das hier planfestgestellten Bauvorhaben im BA 1 noch keine Probleme aufgeworfen, die die Belange der Stadt Traunreut betreffen. Der Vorhabensträger hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass derzeit der Vorentwurf für den BA 2 Ortsumfahrung Altenmarkt aufgestellt werde. Es würden dabei auch Lösungen für die Umgestaltung des Kontenpunktes St. Georgen erarbeitet und als Vorentwurf dem BMVBS zu Genehmigung vorgelegt. Nach Genehmigung der beiden Vorentwürfe werde dann auch erst geprüft, ob ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren beantragt werde.

4.4.12 Sonstige öffentliche Belange

4.4.12.1 Verkehrliche Belange

Aus polizeilicher Sicht wurden gegen das Bauvorhaben, insbesondere wegen der derzeit bestehenden erheblich geminderten Leistungsfähigkeit der bisherigen Einmündung B 304/B 299 und der hohen Unfallgefahr, keine Einwendungen erhoben. Der Anregung des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd, dass die bisherige Ortsdurchfahrt "Wasserburger Straße" für den Fall einer etwaigen Tunnelsperrung auch für den Schwerverkehr befahrbar bleiben müsse, ist nicht notwendig. Die Verkehrsbeziehungen bleiben in einem solchen Fall mittels einer Umleitung aufrechterhalten. Der Verkehr aus Richtung Trostberg/Traunstein wird im Fall einer Tunnelsperrung dabei über ein neu gebaute Betriebsumfahrt mit Einbahnstraßenführung (Breite 4,0 m, asphaltiert) über Altenmarkt

a. d. Alz /Schneeweiseck nach Obing/Wasserburg (abgestufte B 304) geführt. Die Betriebsumfahrt ist nur bei Wartungsarbeiten bzw. Unfällen im Tunnel für den öffentlichen Verkehr freigegeben, ansonsten ist sie durch Absperreinrichtungen gesperrt. Für die Gegenrichtung aus Obing/Wasserburg über Altenmarkt a. d. Alz/Schneeweiseck nach Trostberg/Traunstein kann das bestehende Straßennetz (Teilstück der Kreisstraße TS 14 nach Seeon und die Gemeindeverbindungsstraße nach Thalham) als Umleitungsstrecke während einer Sperrung des Aubergtunnels benutzt werden.

Der Anregung des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd, vor den Tunnelportalen bauliche Höhenkontrollstellen einzurichten, um Unfälle durch steckengebliebene Fahrzeuge nach Möglichkeit auszuschließen, wird durch den Vorhabensträger entsprochen.

Die Forderung des Polizeipräsidiums Oberbayern Süd, im Falle einer weiteren Planung der B 299 in Richtung Mögling/Trostberg eine Radwegeverbindung zwischen Altenmarkt und Mögling aufrechtzuerhalten, wird schon durch die zwischen der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz und der Stadt Trostberg bestehende Radwegverbindung sichergestellt. Diese wird laut Beobachtungen des Vorhabensträgers durch die Radfahrer gut angenommen. Sie verläuft von der Alzbrücke bei Altenmarkt entlang des Möglinger Mühlbaches über die Dietlwiese bis in den Ortsteil Schwarzau der Stadt Trostberg. Auch im Falle der Realisierung des BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt soll diese bestehende Radwegverbindung erhalten bleiben und nur an die neuen Rahmenbedingungen angepasst werden.

Es wurde im Verfahren von Einwendern befürchtet, dass das Bauvorhaben wegen der Instabilität des Hangleitenwaldes nicht überschaubare Folgen für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und der dort lebenden Menschen nach sich ziehe. Am Nordportal werde die Straße unmittelbar am Hang entlang zur Kreisverkehrsanlage geführt. Die unmittelbare Hanglage erhöhe durch Windbruch bei starken Stürmen oder durch Hangrutsche bei lang anhaltendem Regen die Gefahren. Die Tunneltrasse führe zudem in unmittelbarer Nähe an der in einem ehemaligen Brauereikeller gelegenen Diskothek vorbei. Auch der zwischen der Bebauung geplante Fluchtstollen erhöhe die Instabilität des Aubergs. Zum Nachweis der instabilen Hangsituation werde dabei auf einen Murenabgang am westlichen Hang in Höhe von Altenmarkt und Trostberg und den Felssturz in Stein a. d. Traun verwiesen. Durch die anhaltende Beschattung der Straße dauere auch ein Abtrocknen der Straße länger. Dies bringe insbesondere in den Wintermonaten zusätzliche Gefahren. Wir weisen diesen Einwand zurück. Der Straßenentwurf ist gemäß der gültigen technische Regelwerke erstellt worden. Im Rahmen des Straßenentwurfes wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Dieses Sicherheitsaudit dient der Beurteilung einer Planung bezüglich möglicher sicherheitsrelevanter Defizite. Das Sicherheitsaudit kommt dabei zu dem Ergebnis, dass es in diesem Bereich zu keiner Gefährdung von Verkehrsteilnehmern kommt. Der Vorhabensträger hat zudem die geologische Situation im Baubereich durch das Fachbüro Gebauer untersuchen lassen. Nach den nachvollziehbaren Aussagen des Sachverständigen zeigt der im Bereich des nach Südosten zur Alz abfallenden Hanges des Aubergs anstehende Nagelfluh eine stark wechselnde Verkittung/Verfestigung, so dass es durch die natürliche Verwitterung der gering verfestigten Bereiche im Laufe der Zeit zu Unterhöhlungen stärker verkitteter Bänke/Blöcke kommt, die dann in unterschiedlich großen Ausbrüchen zur Alz hin bzw. auf den ursprünglichen historischen Weg abstürzen. Mit derartigen Felsausbrüchen/Felsstürzen ist im zur Alz hin abfallenden Hangbereich auch weiterhin zu rechnen. Der Sachverständige kommt aber zu dem Ergebnis, dass aus geotechnischer Sicht eine Verschlechterung der Standsicherheit des betreffenden Böschungsbereiches durch das Bauvorhaben nicht zu erwarten ist. Die geplante Trasse des Tunnels wird in einem derartig großen Abstand zur Böschung/Hangbereich geführt, dass bei dem vorgesehenen fachgerechten Vortriebs- und Sicherungskonzept und die zusätzliche messtechnische Überwachung des Hanges keine Gefährdungen für Menschen oder Sachgüter eintreten werden bzw. sich die bestehende Situation nicht weiter verschlechtert. Auf die Ausführungen zum Maßnahmenkonzept unter C.4.5.1.3 und C.4.5.1.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Da der Aubergtunnel auf fast der gesamten Länge in bergmännischer Bauweise ausgeführt wird (400 von 427 m), wird der bestehende Hangwald nur im Randbereich der zwei Portale sowie am Bauende gerodet (Unterlage 10, Kap. 6, und Unterlage 10.1). Die Rodungsflächen werden, soweit sie nicht für die Bauwerke oder den Fledermausschutz benötigt werden, durch Gehölzpflanzungen gesichert (Unterlage 10.2). Zudem wird der Hangleitenwald durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 „Laubmischwald auf der Hochterrasse bei Dorfen“ um ca. 1,35 ha ergänzt. Auf die Ausführungen unter C.4.4.5.4.4 und C.4.4.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Westportal befindet sich im Bereich des Abbaurandes eines ehemaligen Steinbruchs. Hier weist der Nagelfluh eine dementsprechend höhere Festigkeit auf. Unabhängig davon wurden jedoch in diesem Bereich in der Entwurfsplanung diverse Sicherungsmaßnahmen vorgesehen, um eine Gefährdung durch Steinschlag oder abstürzende Gesteinsblöcke weitestgehend auszuschließen. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind für den Bereich des Westportals keine Murenabgänge bekannt. Ein Murenabgang ereignete sich vor einigen Jahren im Bereich der vorhandenen B 299 (nordwestlich des Riegergutes). In diesem Bereich liegt die neue Trasse der B 299 aber nahezu auf der alten Trasse der B 299. Unter diesen Umständen kann von einer Verschärfung einer instabilen Situation nicht gesprochen werden.

Unter Berücksichtigung der fachgerechten Ausführung der Erdarbeiten durch den Vorhabensträger ist nach den vorliegenden Bodenaufschlüssen durch die geplante Anschüttung/Hanganschnitt zum Portal Nord auch dort nicht mit negativen Auswirkungen auf die Standsicherheit des Hanges zu rechnen. Auch wenn der Hanganschnitt zum Nordportal sich in geomorphologisch ähnlicher Lage befindet wie der Bereich des von den Einwendern angeführten Murabganges/Böschungsrutschung zwischen Altenmarkt und Trostberg, ist die Situation geologisch nicht vergleichbar Im Bereich des damaligen Murabganges befindet sich etwa im unteren Drittel der Böschung ein ständig wasserführender Schichtwasserhorizont über einer gering durchlässigen Stau-sedimentschicht. Durch die daraus hervorgerufenen Hangvernässungen kommt es im betreffenden Bereich immer wieder zu kleineren Hangrutschungen/Hangkriechen bzw. bei Starkregenereignissen zu Nachbrüchen aus den Hangbereichen oberhalb der Quellaustritte. Bei dem angeführten Murabgang handelte es sich um ein derartiges Ereignis. Im Hanganschnittbereich der Zufahrt zum Portal Nord sind weder im Gelände (Böschungsanschnitt der Zufahrt zu dem Bohransatzpunkt) auf Schicht-/Hangwasser-führungen hinweisende Vernässungen erkennbar noch wurden in den dort gelegenen Bohrungen entsprechende Wasserhorizonte festgestellt. Auch sind in diesem Bereich keine geländemorphologischen oder anderweitigen Hinweise auf Hangbewegungen bzw. instabile Hanglagen vorhanden. Die Böschungssituation ist dort wesentlich stabiler, da keine frei heraus witternden Nagelfluhbereiche vorhanden sind.

Im Bereich der Wohnhäuser am Hangfuß des Aubergs sowie des Zugangsbereiches zum geplanten Rettungsstollen weist der dort anstehende Nagelfluh eine wesentlich höhere Verkittung auf bzw. ist dieser als massiver Fels ausgebildet. Dementsprechend ist es dort nach den Informationen des Vorhabensträgers auch bislang nicht zu Steinschlag- oder Felssturzereignissen gekommen. Im Bereich des Bauvorhabens befinden sich auch keine vergleichbaren historischen Stützmauerkonstruktionen wie etwa der von den Einwendern angeführte Bergrutsch an der Klosterkirche Baumburg im Jahre 1986, die durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werden können. Aufgrund des Abstandes der geplanten Tunneltrasse zum betreffenden Böschungsbereich ist bei einem fachgerechten Vortriebs- und Sicherungskonzept auch mit keinen negativen Auswirkungen auf die Standsicherheit der Böschung zu rechnen. Die Tatsache, dass sich im Berg der als Diskothek benutzte ehemalige Brauereikeller befindet, belegt, dass im betreffenden Bereich das Gebirge stabil ist, wenn ein derartiger Keller mit den früher üblichen Sicherungsmethoden aufgefahren werden konnte. Der Abstand der Tunnelachse zu dem betreffenden Keller beträgt mindestens zweimal den Durchmesser des Tunnels, so dass bei dem vorgesehenen Vortriebs- und Sicherungskonzept keine Auswirkungen auf das bestehende Kellergewölbe durch die Tunnelbaumaßnahme erfolgen. Unabhängig davon erfolgt beim Vortrieb des Tunnels ebenfalls eine entsprechende messtechnische

Kontrolle/Überwachung des vorhandenen Kellergewölbes. Bezüglich der Bedeutung eines in den Fels gehauenen Kellerraumes im Zusammenhang mit dem Felssturzereignis in Stein a. d. Traun ist auszuführen, dass laut Sachverständigen diese Verhältnisse in keiner Weise mit dem für den geplanten Tunnel erforderlichen Hohlraumausbruch vergleichbar sind. Beim Ausbruch des Tunnelquerschnittes erfolgt abgestimmt auf die jeweilige Standfestigkeit des Gebirges unmittelbar dem Ausbruch folgend die Sicherung des Gebirges durch die sogenannte Außenschale. Es erfolgt somit keine Schwächung der Gebirgsfestigkeit vorhandener Felsstrukturen.

4.4.12.2 Militärische Belange

Von Seiten der Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München, bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen gegen das Bauvorhaben. Der Bauabschnitt gehört aber nach den Angaben der Wehrbereichsverwaltung Süd zum Militärstraßen-Grundnetz der Bundesrepublik Deutschland. Bei Baumaßnahmen, die das Militärstraßengrundnetz (MSGN) berühren, sind die "Bestimmungen der Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärischen Schwerstverkehr" (RABS) einzuhalten. Dies trifft insbesondere auch auf die Bemessung der geplanten Kreisverkehrsanlage zu. Dabei ist grundsätzlich die Befahrbarkeit für Schwerlasttransporter (SLT) der Bundeswehr zu Grunde zu legen. Diesem Erfordernis wurde Rechnung getragen. Der Vorhabensträger hat zugesichert die RABS zu beachten. Auf die diesbezügliche Nebenbestimmung unter A.3.7.4 dieses Beschlusses wird verwiesen. Die Zufahrten zum Kreisverkehr werden auf 4,25 m verbreitert. Die Ausfahrten haben bereits eine Breite von 4,50 m. Diese Fahrbahnbreiten sind in den Planunterlagen als Roteintragung enthalten (Unterlage 5a, Blatt-Nr. 2.1).

4.4.12.3 Tunnelausbruch/Altlasten

Im gesamten Bauabschnitt fallen etwa 37.500 m³ verwertbares Ausbruchmaterial unterschiedlicher Qualität an. Die Ausbruchmassen werden soweit wie möglich in den Wirtschaftskreislauf natur- und landschaftsschonend eingebracht bzw. auf der Fläche im Bereich der B 304 zwischen Bau-km 0+900 und Bau-km 1+060 (Fläche für den vorübergehenden Bedarf für Baustellenzufahrten, für Baustelleneinrichtungen und als Zwischenlager für Aushub) zwischengelagert, falls erforderlich aufbereitet und über die B 299 abtransportiert. Da es sich überwiegend um verwertbares Felsmaterial handelt, kann von einer sinnvollen Weiterverwertung dieses Materials ausgegangen werden. Bei der gewählten Ausbruchmethode für den bergmännischen Vortrieb ist in der Regel nicht mit Kontaminationen (Verunreinigungen) zu rechnen. Sollte es trotz Einhaltung der gebotenen Sicherheitsregelungen zu einem Betriebsunfall kommen, bei dem Hydrauliköl oder Diesel in das Erdreich gelangen, so wird dieses kontaminierte Material entsprechend den gültigen Vorschriften entsorgt. Bei dem Ausbruchmaterial handelt es sich daher nicht um Abfall im Sinne des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes. Im Planfeststellungsbeschluss sind keine weiteren Bodendeponien vorgesehen. Biotope werden durch die Lagerung nicht beeinträchtigt.

Die vom Wasserwirtschaftsamt Traunstein angezeigte Altlastenverdachtsfläche (ABuDIS-Kataster-Nr. 18900089 des Bayerischen Landesamtes für Umwelt) auf Fl. Nr. 273, Gemarkung Altenmarkt, wird durch das Bauvorhaben nicht berührt. Im Bereich der Fl. Nr. 273 wird am Bestand der B 299 nichts verändert. Weitere Maßnahmen bezüglich der Altlastenverdachtfläche (z. B. Untersuchung der Belastung, Bodenproben, Entsorgungsweg, Sicherung etc.) sind durch den Vorhabensträger daher nicht veranlasst.

4.4.12.3 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.

Der Schutz der Leitungseinrichtungen wird durch die Nebenbestimmungen unter A.3.1, A.3.7.7, A.3.7.8 und A.3.7.9 dieses Beschlusses gewährleistet. Entsprechend der Forderung der E.ON Bayern AG ist die Lage der Transformatorstation in den Planunterlagen als Roteintragung aufgeführt (Unterlage 5a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 7, BW-Verz. lfd. Nr. 33).

4.5 Private Einwendungen

4.5.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

4.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 4,2 ha Fläche aus Privateigentum benötigt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

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

4.5.1.2 Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen.

Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden.

Lärmschutzauflagen sind unter A 3.4 dieses Beschlusses behandelt.

4.5.1.3 Erschütterungen beim Tunnelbau, Setzungen usw.

Verschiedene Einwender wenden sich gegen den Bau des Aubergtunnels, da sie Gebäudeschäden bis hin zur Gefährdung der Standsicherheit durch baubedingte Erschütterung, durch Setzungen oder andere baubedingte Probleme wie Baulärm befürchten.

Baustellenbedingte Erschütterungen, Setzungen usw. können je nach Intensität und Dauer Immissionen sein, die Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeiführen.

Derartige Schäden können nach unserer Auffassung weitgehend vermieden werden. Im Zuge der Baureifplanung und Baudurchführung des Tunnels hat der Vorhabensträger nach A.3.5.7 dieses Beschlusses alle Maßnahmen zu ergreifen, um die Standsicherheit von Gebäuden und sonstigen Bauwerken nicht zu gefährden und Schäden möglichst von vornherein auszuschließen bzw. minimal zu halten.

Die Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen kann mangels rechtlich verbindlicher Grenzwerte im BImSchG oder anderen Rechtsvorschriften nach der DIN 4150 Teil 2, Stand Juli 1999 – Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, Tabellen 1 und 2, und nach der DIN 4150 Teil 3, Stand Februar 1999 - Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf bauliche Anlagen, Tabellen 1 und 3, beurteilt werden. Die dort genannten Werte stellen zwar keine gesetzlichen Grenzwerte dar, doch können sie als konkrete Anhaltspunkte für die Einwirkung auf Personen und bauliche Anlagen dienen. Bei deren Einhaltung kann regelmäßig von der Zumutbarkeit von Erschütterungsimmissionen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ausgegangen werden. Eine gesundheitliche Beeinträchtigung, die Minderung der Wohnqualität oder eine Verminderung des Gebrauchswertes von Gebäuden (z. B. Beeinträchtigung der Standsicherheit, Tragfähigkeit der Decken oder bei Wohngebäuden auch Rissbildung in Putz und Wänden) oder sonstiger Schutzgüter ist bei der Einhaltung der Werte der DIN 4150 Teil 2 und 3 nach dem Ergebnis des Gutachtens nicht zu erwarten.

Inwieweit beim Bau des Aubergtunnels aus den Vortriebsarbeiten Auswirkungen von Erschütterungsimmissionen auf die über der geplanten Tunnelröhren liegenden Anrainergebäude und sonstige Schutzgüter an der Oberfläche entstehen können, wurde durch den Vorhabensträger bereits vorab in einem ingenieurgeologischen Gutachten der Bernd Gebauer Ingenieur GmbH vom 23.11.2009 untersucht.

Die Vorgaben zu den Grenzwerten der DIN 4150-2 bzw. 4150-3 für Misch- und Gewerbegebiete werden durch das Bauvorhaben sowohl tagsüber wie auch in den Nachtzeiten (20:00 - 07:00) eingehalten. Der Vortrieb des Tunnelbauwerks (Ausbruch und Sicherung) wird nicht im Sprengbetrieb erfolgen. Stattdessen erfolgt der Ausbruch aufgrund der im ingenieurgeologischen Gutachten beschriebenen geologischen Verhältnisse mit dicht gelagerten Kiesen, konsolidiertem Geschiebemergel und schwach verkittetem Vorstoßschotter von extrem niedriger bis niedriger Gesteinsfestigkeit (6,2 - 20,6 MPa) überwiegend mit schwerem Tunnelbagger und vereinzelt mit einem Anbaufräskopf, was keine Erschütterungsauswirkungen auf die Umgebung hat, zumal sich die vereinzelt anzutreffenden Konglomerate und dichtgelagerten Vorstoßschotter gut fräsen lassen. Ein dauerhafter Sprengbetrieb wird daher wegen der geringen Gesteinsfestigkeit ausgeschlossen. Gegebenenfalls erforderlich werdende Einzelsprengungen (z. B. bei sehr großen Findlingen) können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Solche erforderlich werdenden Sprengungen dürfen nur außerhalb der festgelegten Nachtzeiten (20:00 - 7:00 Uhr) erfolgen. Eine die Umgebung beeinflussende Auswirkung aus Bohrarbeiten der Spieße infolge Dauervibration ist auch auf Grundlage der Erfahrungen bei Bohrarbeiten am Ettendorfer Tunnel in vergleichbarer Geologie nicht zu erwarten bzw. auszuschließen. Die Bohrzeit eines Spießes beträgt max. 6 Minuten, danach erfolgt eine Bohrunterbrechung aus dem Umsetzvorgang von Bohrloch zu Bohrloch. Die Bohrarbeiten erfolgen drehschlagend (Umdrehung 150/min) ohne Ablösung des Bohrkopfes von dem Bohrlochtiefsten. Bedingt durch die extrem niedrige Gesteinsfestigkeit und dem relativ hohen Hohlraumgehalt von 15 - 30 % dringt der Bohrer ohne großen Widerstand in den anstehenden Boden ein. Die hohe Nachgiebigkeit des Gesteins bewirkt ein starkes Absorptionsverhalten bzw. Dämpfungswirkung auf die relativ hohe lokale Amplitude am Bohrkopf, so dass die Amplituden mit der Entfernung sehr schnell abnehmen. Eine Einwirkung auf bauliche Anlagen im Sinne der DIN 4150-3 ist daher nicht zu erwarten. Die benachbarte Wohnbebauung befindet sich in der Nähe des süd-westlichen Portalbereiches außerhalb des Einflussbereiches der Tunnelbauarbeiten. Die Tunnelbauarbeiten bzw. die Vortriebsarbeiten werden von Norden steigend Richtung Süd/Westen aufgefahren, so dass zu Beginn und während der Bauarbeiten über baubegleitende Schwingungs- und Erschütterungsmessungen, insbesondere zum Beginn der Arbeiten im Norden und vereinzelt während der Arbeiten über ein akkreditiertes Unternehmen die Vortriebsarbeiten so eingestellt werden können, dass aus den Vortriebsarbeiten keine Beeinträchtigung der Anrainer (DIN 4150-2) und Einwirkungen auf bauliche Anlagen (DIN 4150-3) zu erwarten sind bzw. falls erforderlich, betriebliche Anpassungen vor Erreichen des Süd-Westportals noch möglich sind. Die aktuellen Vortriebsarbeiten (Juli - November

2009) am Ettendorfer Tunnel der B 304 Umfahrung Traunstein in vergleichbaren geologischen Verhältnissen und Verhalten bezüglich Erschütterungen haben gezeigt, dass die Baggerausbrucharbeiten und das Bohren der vorauseilenden Sicherung mit Spießen im Durchlaufbetrieb keine Erschütterungsauswirkungen auf die naheliegende benachbarte Wohnbebauung neben dem Tunnelsüdportal (Entfernung ca. 50 - 100 m) und über dem Tunnel (Überdeckung ca. 16 m, Entfernung zur Tunnelachse ca. 100 m) haben. Die Vortriebsarbeiten am Aubergtunnel (Ausbruch überwiegend im Baggerbetrieb, vereinzelt im Fräsbetrieb) sowie die Bohrarbeiten zur Spieß- und Ankersicherung können im Tag-Nacht-Durchlaufbetrieb durchgeführt werden, ohne dass eine unzumutbare Beeinträchtigung der Anrainer und der benachbarten baulichen Anlagen durch Erschütterung und/oder Schwingungen zu erwarten sind.

Eine genaue Erfassung der tatsächlichen Emissionen ist aber zum derzeitigen Planungsstand noch nicht möglich und eine Konkretisierung der Immissionssituation kann daher erst später in der Bauausführungsplanung erfolgen, wenn einzelne Bauabläufe feststehen.

Um die Einhaltung der Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Vortriebsarbeiten mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet und für die Festlegungen von Ausbruch, Stützung und Sicherungsmaßnahmen im Vortrieb ausgewertet. Gegebenenfalls können dann bei Erreichen der Grenzwerte bzw. Anhaltswerte der einschlägigen Regelwerke geeignete Maßnahmen zum Schutz der Menschen und Anlagen vorgenommen werden. Wir haben den Vorhabensträger unter A.3.5.8 dieses Beschlusses zu einer messtechnischen Überwachung der Erschütterungen an Gebäuden im Zuge der Bauausführung verpflichtet. Abhängig von den Messwerten hat der Vorhabensträger die Situation zu überwachen (Messungen, Beweissicherungsprogramm) und gegebenenfalls Maßnahmen zur Einhaltung der Anhaltwerte der DIN 4150 zu ergreifen.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung gegenüber dem Vorhabensträger über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen unter A.7.2 dieses Beschlusses vorbehalten.

4.5.1.4 Beweissicherungen

Zahlreiche Einwender fordern die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens für ihre Anwesen, da sie durch die Bauarbeiten bedingte Gebäudeschäden befürchten. Ein Rechtsanspruch auf derartige Beweissicherungsmaßnahmen im Vorfeld eines Straßenbauvorhabens besteht nicht. Da eine vorherige Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Rechtsstreitigkeiten aber auch im Interesse des Vorhabensträgers ist, hat der Vorhabensträger aber zugesagt, für die Gebäude im Nahbereich zur Tunneltrasse, auf die das Bauvorhaben Auswirkungen haben könnte, eine Beweissicherung durchführen zu lassen. Um die Beweissicherung beim Bau des Aubergtunnels auf ein vertretbares und auch durchführbares Maß zu beschränken, wird ein Einflussbereich auf der Geländeoberfläche festgelegt. Innerhalb dieses Einflussbereiches wird die Beweissicherung durchgeführt. Die geologische - geotechnische Baudokumentation wird als Grundlage für die Beweissicherung des Tunnels herangezogen. Die vorher bestehenden Schäden werden dokumentiert. Der Vorhabensträger hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z.B. durch Erschütterungen) vermeiden. Rechtzeitig vor Baubeginn wird auf Kosten des Vorhabensträgers der baubedingte Einwirkungsbereich ermittelt und eine Beweissicherung z. B. mittels Pegelmessungen, geotechnischer Baudokumentation, geodätischen Messungen usw. durchgeführt werden. Der Vorhabensträger wird die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher informieren und das

Beweissicherungsverfahren mit diesen abstimmen. Auf die diesbezüglichen Nebenbestimmungen unter A.3.5.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.5.1.5 Immissionen während der Bauzeit

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist über die Zulässigkeit des beantragten Bauvorhabens auch in Anbetracht der sich daraus ergebenden bauzeitlichen Belästigungen bei der Herstellung zu entscheiden. Gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG sind im Planfeststellungsbeschluss sämtliche Auswirkungen eines Bauvorhabens zu berücksichtigen und dem Vorhabensträger gegebenenfalls Schutzmaßnahmen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass die an die Straßenbaustelle angrenzende Wohnbebauung und Arbeitsstätten möglichst wenig durch baubedingte Immissionen beeinträchtigt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen bei der Erstellung von Straßenbauvorhaben ganz allgemein vorkommen und in der Regel als vorübergehender Nachteil hinzunehmen sind. Die Baudurchführung berührt Siedlungsgebiete mit schutzwürdiger Wohnnutzung in der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz. Der Vorhabensträger hat eine Bauzeit von ca. zwei bis drei Jahren angesetzt. Dies ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht dem Grunde nach hinzunehmen, mag es auch für die betroffenen Anwohner mit Belastungen verbunden sein.

Gemäß §§ 2 Abs. 1 Nr. 4, 41 ff BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV sind die verkehrswegebezogenen Vorschriften des BImSchG auf den Lärmschutz beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen beschränkt, so dass sich bezüglich einer eventuellen Zusatzbelastung durch Baustellenverkehr keine Ansprüche aus dem BImSchG zu Gunsten der betroffenen Anwesen ergeben. Eine wesentliche Änderung in diesem Sinn liegt hier nicht vor, da es schon an einem erheblichen baulichen Eingriff i. S. von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 oder Nr. 2 der 16. BImSchV fehlt. Dies folgt auch daraus, dass die Baustellenverkehrsführung auf den gewählten Straßen nicht auf Dauer angelegt ist, sondern nur während der Bauarbeiten. Anders wäre es nur, wenn diese vorübergehenden Belastungen ein Ausmaß erreichten, welches auch unter Berücksichtigung der begrenzten Zeitspanne schlechthin unzumutbar wäre. Dafür, dass die Belastungen die Grenze des Unzumutbaren während der Bauzeit überschreiten, sind keine Anhaltspunkte gegeben.

Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970. Darin sind Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung von einer noch zumutbaren und damit entschädigungslos hinzunehmenden Lärmbelästigung ausgegangen werden kann. Wir haben den Vorhabensträger in diesem Beschluss daher unter Beachtung der unter A.3.5 dieses Beschlusses festgesetzten Nebenbestimmungen und den Vorgaben des Merkblattes zum Schutz gegen Baulärm (AVV-Baulärm) vom 19.08.1970 sowie der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) verpflichtet, negative Auswirkungen der Bauausführung so weit wie möglich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren und deren Erfolg laufend zu überwachen. Insbesondere sind in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Umwelt die Bauarbeiten mit einem Radlader bzw. Bagger durchzuführen, der einen garantierten Schallpegel vom maximal 105 dB(A) emittiert, um eine Überschreitung des Richtwertes von 45 dB(A) in der Nacht an den nächstgelegenen Anwesen zu verhindern (vgl. A.3.5.9 dieses Beschlusses).

Bei den während der Bauzeit auftretenden Emissionen auf Baustelleneinrichtungsflächen ist für die Beurteilung die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom 24.07.2002 heranzuziehen, da es sich bei den Baustelleneinrichtungsflächen um nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 3 Abs. 5 Nr. 1 und 2 BImSchG handelt. Wir haben den Vorhabensträger unter A.3.5.5 dieses Beschlusses verpflichtet, diese nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche

Umwelteinwirkungen vermieden werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind bzw. mit geeigneten Maßnahmen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Der fragliche notwendige Lkw-Verkehr zur Bauausführung, der die Baustelleneinrichtungsflächen, insbesondere zum Massenabtransport anfährt, wird über den öffentlichen Verkehrsraum abgewickelt und fällt daher unter den Gemeingebrauch der für den öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen nach Art. 14 Abs. 1 BayStrWG. Aus diesem Grund ist er weder als Baustellenlärm nach der AVV-Baulärm zu beurteilen, noch fällt er mangels baulichen Eingriffs in den betreffenden Straßenabschnitt unter den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Er ist daher aus immissionsschutzrechtlicher Sicht prinzipiell hinzunehmen, selbst wenn dadurch für die betroffenen Anlieger dieser Straßen große langjährige Belastungen entstehen können. Dies wäre nur dann nicht der Fall, wenn die Auswirkungen als gesundheitlich kritisch und damit über das zulässige Maß hinausgehend bewertet werden müssten. Dafür sind keine Anhaltspunkte ersichtlich.

Trotz einer eventuellen Zusatzbelastung der lufthygienischen Situation durch Baustellenfahrzeuge auf öffentlichen Straßen liegt auch dies noch im Gemeingebrauch der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen. Es ist auch davon auszugehen, dass die dadurch verursachte Zusatzbelastung nicht wesentlich spürbar sein wird, sondern in der bereits vorhandenen dominanten Belastung in den betroffenen Bereichen aufgehen wird.

Eine Verschmutzung der angrenzenden Flächen durch Schmutz, Stäube und Schadstoffe über ein zulässiges Maß hinaus ist bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses ebenfalls nicht zu erwarten.

Eine endgültige Beurteilung der Immissionen während der Bauphase ist aber wegen der derzeitigen Planungssituation nicht möglich und auch nicht sinnvoll, da eine genaue Erfassung der Immissionsquellen bei der Vielzahl der zum Einsatz kommenden Baumaschinen, der Vielzahl an immissionstechnisch relevanten Aktivitäten sowie unterschiedlichen Einsatzzeiten und Einsatzorten innerhalb des zu beurteilenden Bereiches zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist und sich auch während der Bauausführung ständig ändern kann.

Soweit trotz sämtlicher Schutzmaßnahmen Überschreitungen der Anhaltswerte wegen der bestehenden Prognoseunsicherheit beim jetzigen Planungsstand nicht vermieden werden können, haben wir uns nach Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG eine abschließende Entscheidung gegenüber dem Vorhabensträger über eventuell weitere zu treffende erforderliche Schutzmaßnahmen für die Betroffenen bzw. über dem Grunde nach zu treffende angemessene Entschädigungszahlungen für verbleibende Beeinträchtigungen unter A.7.2 dieses Beschlusses vorbehalten.

4.5.1.6 Schadensersatz

Einige private Einwender haben bereits im Anhörungsverfahren Schadensersatzansprüche für durch das Bauvorhaben verursachte Schäden, insbesondere durch Sprengungen und Erschütterungen, angemeldet und die Abgabe eine Zusicherung zu deren Geltendmachung verlangt. Haftungs- und Gewährleistungsauflagen wegen Schäden, die nachweislich auf das Bauvorhaben zurückzuführen sind, haben wir den Vorhabensträgern nicht auferlegt, da in der Planfeststellung lediglich öffentlich-rechtliche Beziehungen zwischen den Vorhabensträgern und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt werden und solche Auflagen unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch nicht erforderlich sind. Die tatsächlichen Auswirkungen sind zudem zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gänzlich absehbar, sondern treten gegebenenfalls erst beim Bau in Erscheinung. Eventuell auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende Schäden werden durch den Vorhabensträger über ein umfangreiches Beweissicherungsverfahren vor, während und nach Beendigung der Baumaßnahmen erfasst und entsprechend den zivilrechtlichen Schadensersatzregelungen ersetzt. Auf die diesbezüglichen Nebenbestimmungen unter A.6.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.5.1.7 Wertminderung

Verschiedene Einwender haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass ihre Grundstücke, Betriebe oder Gebäude durch die Nähe und Folgen der geplanten langjährigen Straßenbaumaßnahmen einen Wertverlust, u. a. auch wegen erschwerter Vermietbarkeit, erleiden. Auch wenn man das in gewissem Umfang unterstellt, ändert das nichts an der Entscheidung über die Notwendigkeit des Straßenbaus oder der gewählten Linie. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Soweit die Einwender eine Wertminderung für ihr Grundstück geltend machen und hierfür einen finanziellen Ausgleich verlangen, ist zu sagen, dass Lagenachteile, die, wie hier, eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Nachbarschaft zu einer Staats- bzw. Bundesstraße hat, nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst werden. Eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt, auch wenn man eine Wertminderung in gewissem Umfang unterstellt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Insbesondere erklärt es der Gesetzgeber für rechtlich zumutbar, dass ein Grundstückseigentümer eine Lärmbeeinträchtigung hinzunehmen hat, die unterhalb der Grenzwerte liegt, welche durch die genannte Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgesetzt sind. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unzumutbar erscheinen muss und damit die Schwelle zum enteignungsgleichen Eingriff überschreitet. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen.

4.5.1.8 Umwege

Bei der Planung wurden die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechterhalten und erhebliche Umwege vermieden. § 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 BayStrWG gilt nichts anderes. Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

4.1.5.8 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Durch die Regelung unter A.3.6.3 dieses Beschlusses wird sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Die Straßenbepflanzung ist unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd. Nr. 54). Solche Umstände haben sich aus dem Vorbringen der Verfahrensbeteiligten nicht ergeben.

4.5.2 Einzelne Einwender

Wir weisen darauf hin, dass aus Datenschutzgründen die Einwender in diesem Planfeststellungsbeschluss mit Nummern angegeben werden. Der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz, wo der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen werden, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommunen Einsicht nehmenden Einwendern und Betroffenen die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Sofern Ausfertigungen des Planfeststellungsbeschluss nach Art. 74 Abs. 5 Satz 4 BayVwVfG in der öffentlichen Bekanntmachung angegebenen Frist schriftlich angefordert werden, wird die Einwendernummer individuell mitgeteilt, bei den Rechtsanwaltskanzleien auch in Listen für ihre Mandanten.

Die privaten Einwendungen wurden bereits im Rahmen der Würdigung der öffentlichen Belange mitbetrachtet. Dies betrifft insbesondere Einwendungen zu allgemeinen Themen wie z. B. Notwendigkeit des BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel, Trassenwahl, fehlerhafte Abschnittsbildung, Verkehrsgutachten, Verkehrsentlastung, Lärm und Luftschadstoffe, die Zerstörung von schützenswerten Landschaften (insbesondere FFH-Gebieten), Erholungs- und Wasserschutzgebieten und zum Artenschutz. Auf die Ausführungen in diesem Beschluss wird vorab verwiesen. Im Folgenden werden noch die Einwender behandelt, zu denen darüber hinaus besondere Ausführungen erforderlich sind.

4.5.2.1 Anwaltlich vertretene Einwender

4.5.2.1.1 Rechtsanwälte Labbé & Partner für Einwender 2001 – 2031

4.5.2.1.1.1 Einwender Nr. 2001

Der Einwender wendet sich gegen die dauerhafte Inanspruchnahme ca. 80 m² aus der Fl. Nr. 529/2, Gemarkung Altenmarkt, (Gesamtfläche 746 m²), da die Durchschneidung des Anwesens eine weitere Nutzung bzw. spätere Veräußerung nicht mehr möglich mache. Das Grundstück Fl.-Nr. 529/2, welches mit einem Wohnhaus bebaut sei, werde durch das Bauvorhaben vollständig entwertet, da die Straßentrasse so nahe an das Wohngebäude rücke, dass bei Neuerrichtung einer lebenden Einfriedung nicht einmal mehr um das Haus herumgegangen werden könne. Aufgrund des schmalen und dreieckigen Zuschnitts des Grundstücks sei eine Nutzung des Außenbereichs im Falle der Realisierung der Straßenplanung nicht mehr möglich. Die Planung sei abzulehnen bzw. hilfsweise werde ein Antrag auf Übernahme des Gesamtobjekts zum Verkehrswert

gestellt. Der Einwender wendet sich ferner gegen die entstehenden Lärmimmissionen an seinem Anwesen und befürchtet eine erhebliche Beeinträchtigung seiner Gesundheit bzw. Schlafstörungen durch fehlenden Sicht- und Lärmschutz.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders an einem späteren Verkauf des Grundstücks nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich und nicht weiter minimierbar ist. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhanden Topographie. Auf die Ausführungen unter C.4.3 und C.4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aufgrund der Einwendung seine Planung geändert. Aufgrund der Anordnung eines Hochbordes entlang des Gehweges wird jetzt eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme im Bereich des Wohnhauses vermieden. Eine Durchschneidung des Grundstücks erfolgt nicht mehr. Entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenze besteht eine Hecke, die durch die Baumaßnahme überbaut wird. Die dort infolge der Planänderung noch benötigten 35 m² des Grundstückes liegen überwiegend entlang der nördlichen straßenseitigen Grundstücksgrenze an der Spitze des dreiecksförmigen Grundstückes im Bereich der Busbucht und sind für diese Maßnahme neben einer vorübergehenden Inanspruchnahme von ca. 170 m² während der Bauausführung (Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 13) zwingend erforderlich. Der Zuschnitt des Grundstücks im Bereich des Wohnanwesens wird nicht unzumutbar verschlechtert. Zukünftig wird sich eine Einschränkung der Nutzung des Anwesens insofern ergeben, als sich die Abstände gemessen von der Gehwegshinterkante in Folge der Planung an der westlichen Hausecke von ca. 6,21 m auf ca. 5,15 m und von der östliche Hausecke von 4,30 m auf 3,42 m verringern. Im Bereich des Wohnhauses wird aber infolge der Planänderung eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme vermieden, d. h. die Grundstücksgrenzen bleiben dort unverändert bestehen. Entlang der straßenseitigen Grundstücksgrenze besteht eine lebende Einfriedung, welche durch die vorübergehende Inanspruchnahme in Zuge der Baumaßnahme entfernt, aber vom Vorhabensträger wieder in gleichartiger Weise neu angepflanzt wird. Der Vorhabensträger hat den notwendigen Grunderwerb inzwischen abgeschlossen. Der Einwand hat sich damit erledigt.

Das Wohngebäude an der Wasserburger Straße wurde auch hinsichtlich der Lärmimmissionen auf eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV überprüft. Danach besteht kein Anspruch auf Lärmschutz in Form von weiteren Lärmschutzmaßnahmen. Das Wohngrundstück wird nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen im Planungsfall einen Tagwert von maximal 69,5 dB(A) und einen Nachtwert von maximal 62,3 dB(A) (EG) ergeben. Am Anwesen kommt es demnach durch die Baumaßnahme zu einer Lärmminderung zwischen 0,5 bis 0,6 dB(A) am Tag und bei Nacht von 0,8 bis 0,9 dB(A) (EG). Es kommt damit zu keiner Erhöhung des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A). Auch werden die Beurteilungs-pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts weder im Prognose-Nullfall noch im Prognose-Planfall weiter erhöht. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Bepflanzungen werden in den Lärmberechnungen nicht berücksichtigt. Sie dienen der optischen Trennung bzw. dem Sichtschutz. Bezüglich der Lärmsituation wird darüber hinaus auf die Ausführungen unter C.4.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in der Unterlage 9 enthalten.

Die Forderung des Einwenders auf Gesamtübernahme des Grundstücks mit dem Gebäude wird zurückgewiesen. Über eine Gesamtübernahme ist in diesem Fall in unserem Planfeststellungsbeschluss nicht zu befinden gewesen. Ob über einen Anspruch auf Grundstücksübernahme gegen Entschädigung bereits im Planfeststellungsbeschluss zu befinden ist, richtet sich nach der Art der anspruchs-

begründenden Beeinträchtigungen. Im Falle einer unmittelbaren Teilinanspruchnahme ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts über einen Anspruch auf Gesamtübernahme eines Grundstücks aber ausschließlich in einem Enteignungsverfahren zu entscheiden, da sich die Gesamtübernahme dann als eine besondere Form der Entschädigung wegen der aus der Teilinanspruchnahme folgenden Nutzungsbeeinträchtigung darstellt (BVerwG, Urteil v. 07.07.2004, Az. 9 A 21/03). Für den Betroffenen bietet diese Handhabe keine Nachteile, denn er kann bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens den Rechtsweg beschreiten.

Fragen einer eventuell entstehenden Wertminderung und Entschädigung werden daher im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Sie bleiben einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 und C.4.5.1.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.5.2.1.1.2 Einwender Nr. 2002

Der Einwender wendet sich gegen die geplante Inanspruchnahme von ca. 210 m² aus der Fl. Nr. 247, von ca. 220 m² aus Fl. Nr. 248, von ca. 3.530 m² aus Fl.-Nr. 249 und von ca. 6.045 m² aus Fl.-Nr. 250, jeweils der Gemarkung Altenmarkt. Ferner werden für die Dauer der Bauzeit ca. 55 m² aus Fl. Nr. 248, ca. 660 m² aus Fl. Nr. 249 und ca. 4.955 m² aus Fl. Nr. 250, jeweils Gemarkung Altenmarkt, vorübergehend beansprucht. Auf den arrondierten Fl. Nr. 249, 250 und 248 entstünden unwirtschaftliche Restflächen in einem erheblichen Umfang, die nicht mehr selbständig genutzt bzw. verpachtet werden können. Insbesondere bestehe auch kein Einverständnis mit einer Inanspruchnahme und Widmung des östlich der B 299 im Bereich der Kreisverkehrsanlage geplanten Weges auf Fl. Nr. 262, Gemarkung Altenmarkt. Das Betriebsgebäude des Einwenders solle weiterhin über dessen Privatstraße an die Bundesstraße angeschlossen bleiben. Ebenso bestehe kein Einverständnis mit den für die Gemeinde benötigten Wegeflächen westlich der neuen Kreisverkehrsanlage.

Auf die Inanspruchnahme und die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen bzw. die Durchschneidungen der Grundstücke kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich und nicht weiter minimierbar sind. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhanden Topographie. Außerdem würde jede Lage der Straße zwischen dem Ende des Planfeststellungsabschnittes und dem Tunnelportal die Flächen des Einwenders, wie die bisherige Straße auch, durchschneiden. Auf die Ausführungen unter C.4.3 und C.4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Eine Inanspruchnahme bzw. Widmung des Privatweges des Einwenders auf Fl. Nr. 262 ist in der Planung nicht vorgesehen. Der neu geplante Weg östlich der Bundesstraße soll nur auf der Fl. Nr. 257 (Eigentümer Bundesrepublik Deutschland) öffentlich gewidmet werden. Auf den geplanten öffentlichen Feld- und Waldweg westlich der Kreisverkehrsanlage auf Fl. Nr. 250, Gemarkung Altenmarkt, kann nicht verzichtet werden. Der Weg ist zur Erschließung des Hanggrundstückes der Gemeinde Altenmarkt auf Fl. Nr. 244 sowie des Grundstückes mit der Fl. Nr. 252, jeweils Gemarkung Altenmarkt, und zur Pflege des Sickerbeckens erforderlich. Auf den westlich der Kreisverkehrsanlage parallel zur B 299 neu in Richtung Norden führenden Gemeindeweg hat der Vorhabensträger infolge der Einwendung verzichtet und die Planung dementsprechend geändert (Unterlage 15a, Blatt-Nr. 2.1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 24).

Der Einwender befürchtet ferner massive Gefahrenpotentiale und unvertretbare Haftungsrisiken hinsichtlich beabsichtigter Rodungen im Bereich der bewaldeten Hanggrundstücke Fl.Nr. 247 und Fl. Nr. 248, jeweils Gemarkung Altenmarkt. Der Wald habe dort eine erhebliche Bindungsfunktion für den abrutschgefährdeten Hang. Die Rodungen könnten das Abrutschen des gesamten Hanges verursachen und sowohl Gefahrensituationen für Leib und Leben der Straßennutzer als auch erhebliche wirtschaftliche Schäden hervorrufen. Dem wird unter Hinweis auf die durchgeführten Untersuchungen des Vorhabensträgers widersprochen. Danach ist eine verbleibende Verschlechterung der Hangstabilität aus geotechnischer Sicht durch die erforderlichen Fällarbeiten nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erwarten. Wir weisen deshalb das beantragte geologische und forstwirtschaftliche Gutachten zur Untersuchung von durch das Bauvorhaben bedingten Rodungen im Hangbereich (Bereich nördliches Tunnelportal) mangels Erforderlichkeit zurück. Es trifft zwar zu, dass im betreffenden Bereich der Baumbewuchs eine stabilisierende Wirkung hat. Soweit für den Hanganschnitt Zufahrt Portal Nord größere Rodungen erforderlich werden, werden entsprechende Neubepflanzungen - wie bei derartigen Hängen üblich - durchgeführt. Die vom Einwender vorgetragenen Rutschungen/Hangquellen und instabilen Hangverhältnisse finden sich nur im nördlichen Teil des Flurstückes Nr. 247. Im Bereich der Fl. Nr. 247 und 248 sind aber im Hangbereich keine Rodungen vorgesehen. Auf Hangwasserführungen hinweisende Vernässungen wurden in dem den Hanganschnitt zum Portal Nord betreffenden Bereich nicht angetroffen. Ebenso wurde in den angrenzenden Aufschlussbohrungen zum Zeitpunkt der Bohrungen keine Schicht-/ Hangwasserführung festgestellt. Durch das Bauvorhaben wird der bestehende Zustand nur unerheblich verändert. Das nördliche Ende des Planfeststellungsabschnitts grenzt zwar an die bewaldete Fl. Nr. 247 an, allerdings verläuft die geplante Trasse in diesem Bereich auf der bestehenden B 299. Dieser „Anpassungsbereich“ an den Bestand wird nicht in der Lage sondern lediglich in der Höhe um wenige Zentimeter angepasst. Die geänderte Höhenlage im Anpassungsbereich zum Bestand wirkt sich weder negativ auf die vom Einwender beschriebene Gefahrensituation noch auf die Bewirtschaftungsweise des Waldes aus. Dort wo die geplante Straße vom Bestand auch in der Lage abweicht, grenzt an die Straße kein Wald, sondern die als Feld bewirtschaftete Fl. Nr. 249 an. Diese Fläche bildet einen Sicherheitsabstand von 6 - 30 m zwischen Wald und Straße. Auf die Ausführungen unter C.4.4.8 und C.4.4.12.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Forderung auf Übernahme der Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers für den Privatwald durch den Vorhabensträger kann in diesem Zusammenhang ebenfalls nicht entsprochen werden, da es dafür keine Rechtsgrundlage gibt. Die öffentlich-rechtliche Straßenbaulast nach § 3 Abs. 1 FStrG entsteht infolge der in diesem Planfeststellungsbeschluss ausgesprochenen straßenrechtlichen Widmung der Straßen. Die Erfüllung der Straßenbaulast besteht lediglich im Interesse der Allgemeinheit und private Dritte haben darauf keinen Anspruch. Die Nicht- oder Schlechtleistung eines Straßenbaulastträgers kann sich aber als schuldhafte Verletzung der Straßenverkehrssicherungspflicht darstellen. Als rein zivilrechtliche Haftungsfrage ist dies nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die Frage, ob sich hieraus eine zusätzliche Pflicht zur Entschädigung für eventuellen Mehraufwand für die Begutachtung des Waldes im Hinblick auf schadhafte Bäume, der durch die Neudurchschneidung und im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht erforderlich wird, ergibt, ist ebenfalls nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der Einwender hat zudem die Unterbrechung von Grundwasserströmen und eine Vernässung von Restflächen durch das Bauvorhaben geltend gemacht, da sich im Bereich der Straßenflächen zahlreiche Quellen befänden. Nachdem die neue Straße höher als die B 299 alt liegen wird, kann ein befürchteter Eingriff in eventuelle Grundwasserströme aber ausgeschlossen werden. Zudem sind nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers auf Hangwasserführungen hinweisende Vernässungen im Hanganschnitt zum Portal Nord betreffenden Bereich nicht anzutreffen. Ebenso wurde in den angrenzenden Aufschlussbohrungen zum Zeitpunkt der Bohrungen keine Schicht-/Hangwasserführung festgestellt. Aus dem gleichen Grund ist aus der Schüttung des Straßenkörpers keine Unterbrechung von Grundwasser-

strömen zu erwarten. Wir weisen deshalb auch den Antrag auf ein hydrogeologisches Gutachten zur Untersuchung der Grundwasserströme und sich hieraus ergebender Auswirkungen auf die betroffenen Restflächen mangels Erforderlichkeit zurück.

Der Einwender hat durch das Bauvorhaben entstehende erhebliche Umwege vom Betriebsgebäude östlich der B 299 auf Fl. Nr. 268, Gemarkung Altenmarkt, auf seine forstwirtschaftlichen Grundstücke und weitere Bewirtschaftungserschwernisse (z. B. enge Radien, Verlust von Holzlagerplätzen) bemängelt. Wir weisen diesen Einwand zurück. Die Erschließung wird mittels der Planung des Vorhabensträgers und der Neukonzeption des Wegesystems, wenn auch teilweise mit Umwegen verbunden, im angemessenen Umfang neu erstellt. Bisher muss die B 299 mit den beschriebenen Holznutzungsfahrzeugen gekreuzt werden. Zukünftig kann die Wegebeziehung vorwiegend durch Rechtsein- bzw. -abbiegevorgänge bzw. Linksein- und abbiegen (nur in die alte B 299) erfolgen, was einen deutlichen Sicherheitsgewinn darstellt. Ein direkter Anschluss im Bereich der Kreisverkehrsanlage ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht vertretbar. Die verbleibende Restfläche der Fl. Nr. 249, Gemarkung Altenmarkt, kann als Lagerplatz für das Holz dienen. Die Radien sind so gewählt, dass landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge die Wege befahren können. Die infolge der Planung entstehenden Umwege von maximal 400 m halten wir für unvermeidbar und insbesondere wegen der Verbesserung der Verkehrssicherheit auch zumutbar. Der Vorhabensträger hat zudem im Verfahren zugesichert, dass die Zufahrt zum Riegergut im Bereich der Kurve zur leichteren Erreichbarkeit noch aufgeweitet wird. Die Planung wurde dementsprechend geändert (Unterlage 5 Blatt-Nr. 2, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 2, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 24).

Fragen der Entschädigung, z. B. für An- und Durchschneidungen und Umwege, können im Übrigen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Laut Auskunft des Vorhabensträgers ist es aber grundsätzlich möglich, Flächenverluste im Westen durch Flächengewinne (Rückbau der B 299 alt) im Osten im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen weitgehend zu kompensieren. Über die Forderung, unwirtschaftliche Restflächen auf Verlangen übernehmen, ist daher in der Planfeststellung nicht zu entscheiden. Das Entstehen von unwirtschaftlichen Restflächen ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges und deshalb dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.5.2.1.1.3 Einwender Nr. 2003 - 2031

Es wurden seitens der Kanzlei Labbé weitere Einwendungen für Eigentümer von Grundstücksflächen erhoben, die möglicherweise im BA 2 der Ortsumfahrung von Altenmarkt betroffen seien. Eine unmittelbare konkrete Grundstücksbetroffenheit in diesem planfestgestellten BA 1 bestehe zwar nicht. Jedoch sei der BA 1 einer späteren Betroffenheit im BA 2 vorgreiflich, da der „Aubergtunnel“ integraler Bestandteil einer Gesamtmaßnahme „Ortsumfahrung Altenmarkt“ sei. Insofern sei es erforderlich, die Ortsumfahrung von Altenmarkt insgesamt zu verwirklichen und schon jetzt alle Eingriffe in das Eigentum der Einwender sowie in Natur und Landschaft, die mit der Realisierung des BA 2 einhergehen würden, in die Planungsüberlegungen einzubeziehen. Es gäbe keinen Grund, die Umfahrung Altenmarkt in zwei Bauabschnitte aufzuteilen. Dieser Einwand wird zurückgewiesen. Es wird dazu auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere unter C.4.2 und C.4.3, verwiesen. Keiner der Einwender wird durch einen durch den BA 1 gesetzten Zwangspunkt betroffen.

4.5.2.1.2 Rechtsanwalt Dr. Kaltenegger für Einwender Nr. 3001

Der Einwender wendet sich als anerkannte Umweltvereinigung und Eigentümer gegen die geplante Flächeninanspruchnahme von dauerhaft ca. 1.515 m^2 und vorübergehend ca. 675 m^2 aus dem Grundstück Fl. Nr. 252 der Gemarkung Altenmarkt. Auf dem Grundstück befindet sich ein durch den Einwender angelegter künstlicher Folienteich. Das Grundstück solle aufgrund der günstigen Erschließung an einem privaten Parkplatz eines Dritten und dem direkten Anschluss an den naturschutzfachlich wertvollen

Hangleitenwald mit Quellbächen zu einem Umweltgarten aufgebaut werden und diene dem öffentlichen Interesse an Exkursionen, Bildungsveranstaltungen, etc.. Derzeit seien schon wertvolle Amphibienarten wie der Springfrosch in dem Teich nachweisbar.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks kann auch unter Würdigung der naturschutzfachlichen Interessen und dem Umweltschutzengagement des Einwenders nicht verzichtet werden, da dies für das Bauvorhaben erforderlich und die Fläche auch nicht weiter reduzierbar ist. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhanden Topographie. Auf die Ausführungen unter C.4.3 und C.4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Ein Eingriff in ein naturschutzfachlich besonders wertvolles Grundstück findet nicht statt. Das Grundstück wird noch zu 80 % landwirtschaftlich genutzt (v. a. Ackerfläche). Derzeit ist als Teil des geplanten Umweltgartens erst ein künstlicher Folienteich angelegt. Dieser Folienteich liegt westlich des Weges zum Betriebsgebäude und wird durch das Bauvorhaben nicht direkt betroffen. Auch die geplante Sickerfläche östlich des Weges zum Betriebsgebäude hat darauf keine Auswirkungen (Unterlage 10.1a, Blatt-Nr. 1). Auf die artenschutzrechtlichen Ausführungen unter C.4.4.5.1.2.5 dieses Beschlusses wird verwiesen. Weitere Aktivitäten einer naturschutzfachlichen Aufwertung auf dem Grundstück sind zurzeit nicht erkennbar. Der Umweltgarten kann trotz der Flächeninanspruchnahme auf dem verbleibenden Restgrundstück (ca. 1289 m²) weiterhin, wenn auch mit Einschränkungen teilweise verwirklicht werden. Im Übrigen gilt, dass das Vertrauen in die unveränderte Beibehaltung der bisherigen Grundstückssituation als bloße Chance durch die Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 GG nicht geschützt wird.

Fragen der Entschädigung können im Übrigen nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Es wird hinsichtlich der anderen im Verfahren erhobenen allgemeinen Einwendungen zur Abschnittsbildung/Zwangspunktwirkung, der fehlenden Planrechtfertigung, der naturschutzfachlichen Kritik an den Planunterlagen und den öffentlichen und privaten Belangen, die erst im BA 2 der Ortsumfahrung von Altenmarkt betroffen werden können, auf die bisherigen Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere unter C.4.2, C.4.3 und C.4.4.6, verwiesen.

4.5.2.1.3 Rechtsanwälte Tschofen I Rohleder Vogel für Einwender Nr. 4001

Der Einwender wendet sich gegen eine Flächeninanspruchnahme von ca. 350 m^2 aus dem Grundstück Fl. Nr. 529/6, Gemarkung Altenmarkt. Auf diesem befinden sich zwei Gewerbeeinheiten sowie Wohnungen. Das Grundstück ist an seinem West- und Ostende derzeit durch zwei Zufahrten an die Wasserburger Straße angeschlossen. An der Ost-Zufahrt befindet sich eine Kfz-Werkstatt. Er kritisiert den durch das Bauvorhaben bedingten Verlust seiner zweiten östlichen Zufahrt von der Wasserburger Straße zum Grundstück. Es sei davon auszugehen, dass hier die direkte Zufahrt wegfallen werde und der Betreiber das Pachtverhältnis kündige oder dies zu Pachtminderungen führe. Er fordert, die gewählte Mauerkonstruktion zu reduzieren bzw. eine andere zweite Zufahrtsmöglichkeit als Ersatz zu errichten. Der Einwender hat ferner kritisiert, dass zudem die zukünftige Bebaubarkeit seines Grundstücks wegen des Verlusts von Abstandsflächen wegen der geplanten Trassenführung und der Errichtung einer Bushaltestelle einschränkt werde. Auch wegen begründeter Sicherheitsbedenken durch die Nähe zu den Zufahrten an seinem Grundstück sei die Versetzung der Bushaltestelle notwendig.

Auf die Inanspruchnahme und die Beschränkungen der Nutzung des Grundstücks kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders auf eine geplante Erweiterung der Betriebsflächen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich und nicht weiter minimierbar sind. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhanden Topographie. Auf die Ausführungen unter C.4.3 und C.4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Es ist zudem bereits fraglich, ob sich der eigentumsrechtliche Schutz eines grundstücksbetroffenen Anliegers überhaupt auf beabsichtigte künftige Betriebserweiterungen erstreckt (vgl. BayVGH v. 24. 9. 2008, Az. 8 A 07.40046, Rd. Nr. 49). Derzeit liegt seitens des Einwenders kein Bauantrag vor. Auch wurde nicht vorgetragen, dass er in naher Zukunft eine konkrete Erweiterung beabsichtigt. Mithin bleibt völlig unklar, welche Form der Bebauung und zu welchem Zweck der Einwender auf seinem Grundstück anstrebt und ob ein solches Vorhaben baurechtlich überhaupt realisierbar wäre (vgl. BVerwG v. 5. 9. 2000, NVwZ-RR 2001, 82; BayVGH v. 9. 7. 2004, Az. 22 A 03.4005). Abwägungsbeachtlich ist zwar das Bedürfnis nach einer künftigen Betriebsausweitung im Rahmen einer normalen Betriebsentwicklung, nicht jedoch eine unklare oder unverbindliche Absichtserklärung hinsichtlich der Entwicklung eines Betriebes (vgl. BVerwG v. 10. 11. 1998, NVwZ-RR 1999, 423).

Die bisherige Erschließung des Grundstücks über zwei Zufahrten wird auch weiterhin gewährleistet. Der Vorhabensträger hat in einer aufgrund der Einwendung erfolgten Planänderung die Anlage einer zweiten Zufahrt im östlichen Bereich des Grundstücks vorgesehen (Unterlage 5, Blatt-Nr. 1, Unterlage 7, BW-Verz. lfd. Nr. 14, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 6). Im Bestand befindet sich bereits als Abschluss des Grundstückes zur Geh- und Radweghinterkante entlang der Grundstücksgrenze eine Mauer (Grundstücksbreite ca. 62 m, Länge Mauer Bestand ca. 44,50 m). In der Planänderung wird diese Mauer im Bereich der westlichen Zufahrt ebenfalls um ca. 2,80 m und im Bereich der östlichen Zufahrt um ca. 8,50 in Richtung Norden verlegt.

Die Forderung auf Versetzung der geplanten Bushaltestelle wird zurückgewiesen. Eine Verschlechterung der Zufahrtsituation oder eine Verkehrsgefährdung können wir darin nicht erkennen. Derzeit befindet sich im Bereich der Einmündung der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen in die B 304 eine Haltestelle des Regionalen Verkehrsverbandes Oberbayern (RVO). Diese Haltestelle wird von zwei Linien angefahren (Linie 9438 Trostberg - Altenmarkt a. d. Alz - Seeon - Obing (Schulbus), Linie 9441 Trostberg - Wasserburg). Das betroffene Grundstück des Einwenders hat zwei Zufahrten. Die östliche Zufahrt befindet sich im unmittelbaren Bereich der Einmündung der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen in die B 304. Gleichzeitig liegt hier auch die bestehende Haltestelle der Buslinien direkt in der Einmündung. Im gleichen Bereich an der neuen B 304 wird beidseitig eine Bushaltestelle gebaut. Die Busse werden somit zukünftig nicht mehr im unmittelbaren Straßenbereich halten, sondern in einer eigenen Bushaltestelle. Hier können die Fahrgäste (auch Schüler) zukünftig sicher ein- bzw. aussteigen. Für die Fahrgäste der Buslinien besteht eine gefahrlose Querungsmöglichkeit der neuen B 304 über das Unterführungsbauwerk der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt - Dorfen. Durch diese Maßnahme wird die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und insbesondere der Busfahrgäste erhöht. Für die Zufahrten zum Grundstück ergibt sich hieraus keine direkte Änderung in Bezug auf die Sicherheit, da die bestehende Situation hier durch die Bushaltestelle nicht geändert wird. Die geplante Busbucht kann zum einen nicht in Richtung des Tunnelportals verschoben werden, da hierdurch eine ausreichende Haltesichtweite für ein aus dem Tunnel kommendes Fahrzeug vor der Bushaltebucht nicht eingehalten wäre. Hierdurch würden Auffahrunfälle mit dem Bus provoziert, die zu einem Rückstau in den Tunnel führen könnten. Diese Gefahrenstelle wird durch die Hell-Dunkel-Problematik (Adaption des Auges) im Portalbereich verstärkt. Zum anderen wäre eine Verschiebung in Richtung Westen aufgrund der bestehenden Bebauungssituation

nicht möglich. Hier sind die Abstände zwischen der Hinterkante des Geh- und Radweges zu den Gebäuden so gering, dass hier keine Flächen für eine Bushaltestelle zur Verfügung stehen. Weiter führt eine Verschiebung der Bushaltestelle in Richtung Westen dazu, dass immer weiter vom Unterführungsbauwerk der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen als gefahrlose Querungsmöglichkeit der neuen B 304 abgerückt wird. Die Fahrgäste (auch Schüler) würden die Umwege nicht mehr in Kauf nehmen und die Bundesstraße direkt queren, was zu einer erhöhten inakzeptablen Verkehrsgefährdung führen würde.

Für Straßenanlieger besteht außerdem kein Anspruch, dass die Straße nicht verändert wird (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG). Es ist ausreichend, dass der für die funktionsgerechte Nutzung des Grundstücks erforderliche Zugang zum öffentlichen Straßennetz erhalten bleibt. Erst recht besteht kein Anspruch, dass das umliegende Straßennetz unverändert und eine bisherige günstige Erreichbarkeit aufrechterhalten bleibt. Auch soweit man sich auf eine bestimmte Verkehrssituation eingestellt und diese in seine Geschäftsgrundlage einbezogen hat, gilt nichts anderes. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwender wendet auch ein, dass der Abfluss von Oberflächenwasser wegen der geplanten Stützmauer nicht mehr gewährleistet sei. Dieser Einwand ist sachlich unbegründet. Im Rahmen der geplanten Verlegung des Geh- und Radweges und der Mauer wird sich die bestehende Entwässerungssituation verbessern. Das Oberflächenwasser aus Straßenflächen und den Geh- und Radwegbereichen wird über Entwässerungseinrichtungen im Straßenbereich abgeleitet. Durch die Gestaltung der Querneigung im Geh- und Radwegbereich zur Straße hin ist sichergestellt, dass kein Oberflächenwasser aus öffentlichen Straßenflächen über Privatflächen entwässert wird. Für die Entwässerung des privaten Grundstückes existiert eine bestehende Entwässerungseinrichtung mit zwei Einläufen, wobei einer dieser Einläufe am südöstlichen Ende des Grundstückes durch die Maßnahme überbaut werden muss. Diese Entwässerung wird aber an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Fragen der Entschädigung können nur außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in einem gesonderten Entschädigungsverfahren geklärt werden. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Bezüglich der übrigen Einwendungen wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen in diesem Beschluss verwiesen.

4.5.2.2 Einwender ohne Rechtsanwalt

4.5.2.2.1 Einwender Nr. 1033

Der Einwender nutzt als Anlieger das Grundstück Fl. Nr. 311, Gemarkung Altenmarkt, - Alz mit Wehranlage und Wasserfall -, zur Wassernutzung (Stromerzeugung). Er gibt an, dass der Steilabhang des Aubergs Richtung Wasserfall sehr instabil sei und dies schon vermehrt zu größeren Erdrutschen und Gerölllawinen, zuletzt im Frühjahr 2009, geführt habe. Der Einwender befürchtet, dass durch die Baumaßnahmen der Hang auf dem im Eigentum des Freistaats Bayern befindlichen Grundstück Fl. Nr. 237, Gemarkung Altenmarkt, noch instabiler werde und dadurch die Wahrscheinlichkeit weiterer Felsstürze zunehme. Er fordert die Erstellung eines geologischen Gutachtens über den Hang und Sicherungsmaßnahmen (Hangsicherung) während der Bau- und Betriebszeit.

Auch unter Berücksichtigung der Belange des Einwenders kann das Bauvorhaben aus den unter C.4.3 dieses Beschlusses dargestellten Erwägungen heraus zugelassen werden. Auf Flur Nr. 237, Gemarkung Altenmarkt, befindet sich im Hangbereich ein großer Bereich, in dem der Nagelfluh zum Teil stark zerlegt bis entfestigt ist und aus dem es in letzter Zeit bereits mehrmals zu Ausbrüchen/Geröllabgängen gekommen ist. In diesem Bereich kann es auch zukünftig zu weiteren Felsausbrüchen kommen. Bei der Planung und Baudurchführung werden daher durch den Vorhabensträger alle Maßnahmen ergriffen, um Schäden zu vermeiden. Bei fachgerechter Ausführung der Vortriebsarbeiten und einem erschütterungsarmen Abbau (Bagger- oder Fräsvortrieb) ist

jedoch aufgrund des Abstandes der geplanten Tunnelachse zum betreffenden Hangbereich keine weitere Verschlechterung der Hangstabilität bzw. keine Erhöhung des Steinschlagrisikos durch den Tunnelvortrieb zu erwarten. Der Vorhabensträger hat durch ein Gutachten nachgewiesen, dass Schäden an über der geplanten Tunnelröhre liegenden Wohngebäuden und sonstigen Sachgütern an der Oberfläche infolge der Vortriebsarbeiten beim Bau des Tunnels durch Erschütterungen oder Sekundärschall nicht zu erwarten sind. Um die Einhaltung der maßgeblichen Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 für Erschütterungen zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Vortriebsarbeiten mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet. Gegebenenfalls können dann notwendige Maßnahmen im Vortrieb ergriffen werden, um die Anhaltswerte einzuhalten. Es ist vorgesehen, vor Beginn der Baumaßnahme im Einflussbereich des Tunnels liegende Gebäude in einer Beweissicherung zu erfassen. Eventuell während der Maßnahme auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Zu Fragen der Gefährdung bzw. der Beeinträchtigung der Standsicherheit von Anwesen, einer Beweissicherung und von Schadensersatz verweisen wir im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.5.1.3 ff dieses Beschlusses.

4.5.2.2.2 Einwender Nr. 1034

Der Einwender wendet sich gegen eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 5.275 m^2 aus dem Grundstück Fl. Nr. 526, Gemarkung Altenmarkt, da sonst die Erschließung der verbleibenden Restfläche nicht mehr gesichert sei und eine weitere forstwirtschaftliche Nutzung unmöglich werde. Ferner wendet er sich gegen eine dauerhafte Abgabe von ca. 150 m^2 aus dem Grundstück Fl. Nr. 242, Gemarkung Altenmarkt, da die bestehende Parkplatzfläche für die dortigen gastronomischen Betriebe von existenzieller Bedeutung sei.

Auf die dauerhaften und vorübergehenden Inanspruchnahmen und die dinglichen Beschränkungen der Nutzung der im Grunderwerbsverzeichnis und den Grunderwerbsplänen (Unterlagen 15.1 und 15.2) aufgeführten Grundstücke kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich und nicht weiter minimierbar sind. Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindestsichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhanden Topographie. Auf die Ausführungen unter C.4.3 und C.4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Wir weisen den Einwand einer ungesicherten Erschließung des Restgrundstückes zurück. Die Erschließung wird mittels der Planung des Vorhabensträgers und der Neukonzeption des Wegesystems, wenn auch teilweise mit dadurch entstehenden Umwegen, im angemessenen Umfang neu erstellt. Zur Aufrechterhaltung der Erschließung und weiteren holzwirtschaftlichen Nutzung der Restfläche von Fl. Nr. 526 sieht die Planung des Vorhabensträgers nördlich der Dorfener Straße eine Zufahrt mit einer Länge von ca. 40 m und 3,0 m Breite (Bindekies) vor. Die Erreichbarkeit des Anwesens auf Fl. Nr. 242, insbesondere zur Ausübung des Gewerbebetriebes, wird durch die Planung des Vorhabensträger ebenfalls weiterhin durch eine gleichwertige, angrenzende und als Parkplatz geeignete Fläche sichergestellt. Ferner hat der Vorhabensträger im Verfahren die Anlage eines zusätzlichen Weges auf der Fl. Nr. 526, Gemarkung Altenmarkt, zur Bewirtschaftung der Waldflächen nördlich der Gemeindeverbindungsstraße Altenmarkt-Dorfen zugesichert. Die Planung wurde dementsprechend geändert (Unterlage 5a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 15.1a, Blatt-Nr. 1.1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 14, Unterlage 7, BW-Verz. lfd. Nr. 7). Zum Eigentum an Grundstücken an öffentlichen Straßen gehört zudem grundsätzlich nur die Benutzbarkeit des Grundstücks derart, dass der Eigentümer über die Grenzen seines Grundstücks auf die vorbeiführenden öffentlichen Straßen gelangen kann. Der unveränderte Fortbestand einer bestimmten Verbindung eines Grundstücks mit dem öffentlichen Wegesystem stellt

keine geschützte Rechtsposition dar. Straßenrechtliche Veränderungen an einer Straße, die die Zuwegung und den Kontakt nach außen unberührt lassen, sind entschädigungslos hinzunehmen. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Der Einwender befürchtet ferner eine Gefährdung des bestehenden Lüftungs- bzw. Lüftkühlungsschachtes, der vom Ende des Bergtunnels im "Bergwerk" senkrecht bis über Gelände führt, sowie des ganzen Berg- und Fluchtstollens, durch den vorgesehenen Spreng - und Baggervortrieb für den Aubergtunnel mit Wasser und/oder Gerölleintritt. Er hat daher ein Beweissicherungsverfahren beantragt. Bei der Planung und Baudurchführung werden alle Maßnahmen ergriffen, um Schäden zu vermeiden. Der Vorhabensträger hat durch ein Gutachten nachgewiesen, dass Schäden an über der geplanten Tunnelröhre liegenden Anrainergebäuden und sonstigen Schutzgütern an der Oberfläche infolge der Vortriebsarbeiten beim Bau des Tunnels (Erschütterungen oder Sekundärschall) nicht zu erwarten sind. Um die Einhaltung der maßgeblichen Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 für Erschütterungen zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Vortriebsarbeiten mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet werden. Gegebenenfalls können dann notwendige Maßnahmen im Vortrieb ergriffen werden, um die Anhaltswerte einzuhalten. Es ist zudem vorgesehen, alle im Einflussbereich des Tunnels liegenden Gebäude in einer Beweissicherung vor Beginn der Baumaßnahme zu erfassen. Eventuell während der Baumaßnahme auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Zu Fragen der Gefährdung bzw. der Beeinträchtigung der Standsicherheit von Anwesen, einer Beweissicherung und Schadensersatz verweisen wir im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.5.1.3 ff dieses Beschlusses.

Fragen einer Entschädigung werden im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Sie bleiben einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren seine grundsätzliche Bereitschaft erklärt, die Flächenverluste durch freiwilligen Flächentausch, die Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen und die Bereitstellung von Ersatzland soweit wie möglich zu minimieren oder auszugleichen.

Ferner hat der Einwender bei Verwirklichung des BA 2der Ortsumfahrung Altenmarkt in der Planung eine Abfahrt von der neuen B 304 südseitig Richtung Traunstein auf den sog. Dietlwiese im Zusammenhang mit der geplanten Unterführung für den Schwarzauer Weg und eine Einfahrt in die neue B 304 von der Dietlwiese aus nordseitig Richtung Mögling gefordert. Diese Einwendungen beziehen sich auf eine zukünftige Planung und nicht auf das hier planfestgestellte Bauvorhaben. Auf die Ausführungen zur Abschnittsbildung unter C.4.2 und der Planrechtfertigung unter C.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.5.2.2.3 Einwender Nr. 1035

Der Einwender befürchtet für sein in unmittelbarer Nähe zur Tunneltrasse der B 304 Aubergtunnel (Westportal) liegendes Anwesen im Neubaugebiet Dorfen der Gemeinde Altenmarkt wegen der Bodenbeschaffenheit Erdrutsche und Erschütterungen und dadurch Beeinträchtigungen wie Absackungen und Rissbildungen auf seinem Grundstück und an dem darauf befindlichen Gebäude. Er fordert eine Beweissicherung und die Sicherstellung einer Haftungsregelung im Schadensfall im Planfeststellungsverfahren. Bei der Planung und Baudurchführung werden alle Maßnahmen ergriffen, um Schäden zu vermeiden. Der Vorhabensträger hat durch ein Gutachten nachgewiesen, dass Schäden an über der geplanten Tunnelröhre liegenden Wohngebäuden und sonstigen Schutzgütern an der Oberfläche infolge der Vortriebsarbeiten beim Bau des Tunnels durch Erschütterungen oder Sekundärschall nicht zu erwarten sind. Um die Einhaltung der maßgeblichen Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 für Erschütterungen zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Vortriebsarbeiten mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet werden. Gegebenenfalls können dann notwendige Maßnahmen im Vortrieb ergriffen werden um die Anhaltswerte einzuhalten. Aus

geotechnischer Sicht ist aber aufgrund des Abstandes der betreffenden Gebäude (etwa zwischen 197 m bis 269 m) zum geplanten Tunnelbauwerk nicht mit Schäden für das betreffende Gebäude durch den Bau zu rechnen. Es ist vorgesehen, vor Beginn der Baumaßnahme im Einflussbereich des Tunnels liegenden Gebäude in einer Beweissicherung zu erfassen. Eventuell während der Baumaßnahme auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Zu Fragen der Gefährdung bzw. der Beeinträchtigung der Standsicherheit von Anwesen, einer Beweissicherung und Schadensersatz verweisen wir im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.5.1.3 ff dieses Beschlusses.

4.5.2.2.4 Einwender Nr. 1036

Der Einwender befürchtet im Bereich Dorfen-Aubergsiedlung eine durch die Höherlegung der Straße erhöhte bzw. veränderte Lärm- und Schadstoffbelastung, die noch nicht ausreichend untersucht worden sei. Ferner fordert er noch nähere Angaben zur Tunnellüftung, da die Art und Weise der Abgasausbringung (an den Tunnelenden oder über die Tunneldecken mit Durchstoß zur Waldoberfläche) für das Siedlungsgebiet von erheblicher Bedeutung seien.

Wir weisen die Befürchtungen hinsichtlich gravierender Lärm- und Schadstoffbelastung zurück. Die neue Lage der Straße wurde sowohl bei der Lärmberechnung als auch bei der Schadstoffberechnung zu Grunde gelegt. Die Lärmimmissionen des Bauvorhabens wurden für die nächstgelegenen Anwesen des betroffenen Wohngebietes Dorfen-Aubergsiedlung überprüft. Das Wohngrundstück des Einwenders wird nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Die vom Bayerischen Landesamt für Umwelt nach Überprüfung für korrekt befundene Lärmberechnung hat am Anwesen im Planungsfall einen Tagwert von 38 dB(A) und einen Nachtwert von 30 dB(A) ergeben. Die maßgebenden Lärmvorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht für Wohngebiete werden am Anwesen Hs. Nr. 17 daher bei weitem nicht erreicht. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Bezüglich der Lärmsituation wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in der Unterlage 9 enthalten.

Ferner wird durch das vom Vorhabensträger vorgelegte Schadstoffgutachten bestätigt, dass es zu keinen Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen kommt. Weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung können wir dem Vorhabensträger daher nicht auferlegen. Die Einrichtung einer vom Einwender geforderten Messstation auf dem Höhenrücken hätte aufgrund der dort vorherrschenden deutlich stärkeren Windverhältnisse eine starke Verdünnungswirkung. Dies hätte weniger belastbare Aussagen zur Luftschadstoffsituation geliefert. Der gewählte Standort der Messstation am westlichen Tunnelportal liefert daher bessere und auf der sicheren Seite liegende Messwerte. Bezüglich der Einwendung einer erhöhten Schadstoffbelastung wird auf die Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter C.4.4.4.2 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Bedenken des Einwenders, dass der mit Bäumen bewachsene Hang infolge des Bauvorhabens abrutschen und somit seine Lärm- und Sichtschutzfunktion verlieren könnte, teilen wir nicht. Der vom Einwender angesprochene Hang ist von der Verlegung der Dorfener Straße in nur geringem Umfang betroffen und nach den Untersuchungen des Vorhabensträgers bautechnisch als völlig unkritisch einzustufen.

Der Einwender hat außerdem bemängelt, dass Planungsszenarien zur zukünftigen Erschließung bzw. Anbindung der Siedlung Dorfen nicht erkennbar dargestellt seien. Wir weisen diese Kritik zurück. Der Vorhabensträger stellt mit seiner Planung sicher, dass die Siedlung Dorfen ausreichend an das dann bestehende Straßennetz angebunden ist. Die Zufahrt von der Siedlung Dorfen in den Ort Altenmarkt ist über die Gemeindeverbindungsstraße und über die B 304 alt geregelt. Ab dem „Schneeweiseck“ in Altenmarkt ist die Fahrt wie bisher in Richtung Trostberg möglich. Die Fahrt in Richtung nach Obing ist über die Gemeindeverbindungsstraße Thalham und die Kreisstraße TS 14

zur B 304 westlich von Altenmarkt möglich. Außerdem bietet sich für die Bewohner von Dorfen die Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Kirchberg an. Die B 299 wird zukünftig über eine Kreisverkehrsanlage nördlich des Tunnels an die B 304 angeschlossen.

Zu den Einwendungen zu den Folgeabschnitten, Zwangspunkten und der eigenständigen Verkehrswirksamkeit des BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel verweisen wir auf die Ausführungen in diesem Beschluss unter C.4.2 und C.4.3.

4.5.2.2.5 Einwender Nr. 1037

Der Einwender befürchtet eine erhebliche Beeinträchtigung seines Anwesens am Blickberg, Fl. Nr. 525 und 600/3, jeweils Gemarkung Altenmarkt, durch das Bauvorhaben und hat dafür eine Entschädigung vom Vorhabensträger gefordert.

Die Flächen liegen über dem Aubergtunnel. Aus diesem Grund ist für den Tunnel eine dauerhaft zu beschränkende Fläche von 1.555 m² aus der Fl. Nr. 525 und von 880 m² aus der Fl. Nr. 600/3 mittels Grunddienstbarkeit an erster Rangstelle zugunsten der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung) erforderlich. Auf die Nutungsbeschränkungen und weiteren Rechte an den Grundstücken (vgl. Unterlage 15.2, Blatt 15, Anhang zur Grunderwerbsliste der Planfeststellungsunterlagen) kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben aus bausicherheitstechnischen Gründen zur Vermeidung schädlicher Auswirkungen auf den Tunnel und einer eventuellen darüber liegende Bebauung im öffentlichen Interesse erforderlich und nicht weiter minimierbar sind.

Bei der Planung und Baudurchführung werden alle Maßnahmen ergriffen, um Schäden zu vermeiden. Der Vorhabensträger hat durch ein Gutachten nachgewiesen, dass Schäden an über der geplanten Tunnelröhre liegenden Anrainergebäuden und sonstigen Sachgütern an der Oberfläche infolge der Vortriebsarbeiten beim Bau des Tunnels (Erschütterungen oder Sekundärschall) nicht zu erwarten sind. Um die Einhaltung der maßgeblichen Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 für Erschütterungen zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Vortriebsarbeiten mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet werden. Gegebenenfalls können dann notwendige Maßnahmen im Vortrieb ergriffen werden um die Anhaltswerte einzuhalten. Es ist ferner vorgesehen, vor Beginn der Baumaßnahme alle im Einflussbereich des Tunnels liegenden Gebäude in einer Beweissicherung zu erfassen. Eventuell während der Baumaßnahme auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Zu Fragen der Gefährdung bzw. der Beeinträchtigung der Standsicherheit von Anwesen, einer Beweissicherung und Schadensersatz verweisen wir im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.5.1.3 ff. dieses Beschlusses.

Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen. Fragen einer Entschädigung werden im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Sie bleiben einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 und C.4.5.1.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

4.5.2.2.6 Einwender Nr. 1078

Das Anwesen des Einwenders liegt im Auswirkungsbereich des Westportales des geplanten Aubergtunnels. Der Einwender befürchtet entstehende Verkehrsimmissionen an seinem Anwesen. Ferner wurde kritisiert, dass die als Lärmschutz in Aussicht gestellte Bepflanzung entlang der Zufahrt zum Westportal unzureichend sei. Ferner würden während der Bauphase erhebliche Lärmbelastungen durch Baulärm und Schäden am Wohnhaus (z. B. durch Erd-, Bohr- und Rammarbeiten verursachte Schwingungen des Erdreichs) entstehen. Es müsste daher eine Haftungszusage für Schäden und Wertminderungen erfolgen.

Das Anwesen wurde auf Lärmimmissionen wegen des Neubaus einer Straße untersucht. Am Anwesen kommt es durch das Abrücken der Straße (ca. 30 m), die Verwendung eines lärmmindernden Straßenbelages (minus 2 dB(A)) und eine lärmmindernde Auskleidung im Bereich der Tunnelportale (h = 3 m bis zu einer Tiefe der dreifachen Tunnelbreite ca. 33 m) teilweise zu einer deutlichen Lärmminderung zwischen 8 dB(A) (1. OG) und 13 dB(A) (EG) am Tag und in der Nacht. Allerdings kommt es trotz dieser Maßnahmen noch zu einer Überschreitung des Lärmvorsorgegrenzwerts von 54 dB(A) in der Nacht für Dorf-/Mischgebiete nach der 16. BImSchV um 1,8 dB(A) im EG und um 2,7 dB(A) im 1. OG. Es sind daher grundsätzlich noch passive Lärmschutzmaßnahmen für das Anwesen IO Hs. Nr. 28 im EG und 1. OG zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte in der Nacht unter A.3.4.3 dieses Beschlusses festgesetzt. Die Regelung der Erstattung erfolgt im Rahmen der Verkehrslärmschutz - Richtlinien (VLärmSchR) i. V. m. der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Eine soweit wie mögliche zusätzliche dichte und hohe Bepflanzung im zukünftigen Böschungsbereich nördlich des Anwesens wurde dem Einwender vom Vorhabensträger auf Wunsch im Erörterungstermin vom 15.07.2010 als Sichtschutz im Rahmen der Bauausführung zugesagt, ist aber grundsätzlich als Lärmschutzmaßnahme nicht geeignet. Bezüglich der Lärmsituation wird im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in der Unterlage 9 enthalten.

Ferner wird durch das Schadstoffgutachten der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik (ZAMG) Salzburg bestätigt, dass die Luftschadstoffmenge am Anwesen etwas abnimmt und es damit zu keinen Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen kommen wird. Auf die Ausführungen unter C.4.4.4.2 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat dem Einwender zudem bei einer Besprechung am 22.07.2010 zugesagt, die Luftschadstoffmessungen nach Abschluss der Bauarbeiten noch etwas fortzuführen, um die Ergebnisse des Gutachtens zu belegen.

Bei der Planung und Baudurchführung werden zudem alle Maßnahmen ergriffen, um Schäden zu vermeiden. Der Vorhabensträger hat durch ein Gutachten nachgewiesen, dass Schäden an über der geplanten Tunnelröhre liegenden Anrainergebäuden und sonstigen Schutzgütern an der Oberfläche infolge der Vortriebsarbeiten beim Bau des Tunnels (Erschütterungen oder Sekundärschall) nicht zu erwarten sind. Um die Einhaltung der maßgeblichen Anhaltswerte gem. DIN 4150-3 für Erschütterungen zu prüfen und zu dokumentieren, werden die Vortriebsarbeiten mit einem erschütterungstechnischen Messprogramm begleitet werden. Gegebenenfalls können dann notwendige Maßnahmen im Vortrieb ergriffen werden um die Anhaltswerte einzuhalten. Es ist vorgesehen, vor Beginn der Baumaßnahme alle im Einflussbereich des Tunnels liegenden Gebäude in einer Beweissicherung zu erfassen. Eventuell während der Baumaßnahme auftretende Schäden werden dann dokumentiert und lassen sich unter Bezug auf die ursprüngliche Beweissicherung abgrenzen und bewerten. Zu Fragen der Gefährdung bzw. der Beeinträchtigung der Standsicherheit von Anwesen, einer Beweissicherung und Schadensersatz verweisen wir im Übrigen auf die Ausführungen unter C.4.5.1.3 ff. dieses Beschlusses.

Fragen einer eventuell entstehenden Entschädigung werden im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Sie bleibt einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Selbst wenn man unterstellt, dass durch die Realisierung des Bauvorhabens solche Nachteile wie Wertminderungen entstehen könnten, wären solche in Anbetracht der mit dem Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegenden Planungsziele hinzunehmen. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 und C.4.5.1.7 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat dem Einwender bei einem Besprechungstermin am 22.07.2010 ferner zugesagt, für den Verlust einer zur Zeit als Parkfläche genutzten Pachtfläche auf der Nordseite der B 304 auf einer noch mit Kies zu befestigten Fläche zwischen künftiger Gemeindeverbindungsstraße nach Thalham und der neuen Böschung der B 304 Ersatz zu schaffen.

Zu den Einwendungen zu den Folgeabschnitten, Zwangspunkten und der eigenständigen Verkehrswirksamkeit der BA 1 Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel verweisen wir auf die Ausführungen unter C.4.2 und C.4.3 dieses Beschlusses.

4.5.2.2.6 Einwender Nr. 1017

Der Einwender wendet sich gegen eine dauerhafte Flächeninanspruchnahme von ca. 5 m^2 und vorübergehend 70 m² aus dem Grundstück Fl. Nr. 529/3, Gemarkung Altenmarkt. Er sei zu einer Grundabtretung nur bereit, wenn im Zuge des Bauvorhabens am Anwesen auch Schallschutzfenster eingebaut würden und man eine Schallschutzmauer errichte. Für die erforderliche Beseitigung des Gewächshauses, der Gartenbeete, der Schaukel und von Bäumen sei zudem eine angemessene Entschädigung zu leisten.

Auf die Inanspruchnahme und die Beschränkungen der Nutzung des Grundstücks während der Bauzeit kann auch unter Würdigung der Interessen des Einwenders nicht verzichtet werden, da sie für das Bauvorhaben erforderlich und nicht mehr weiter minimierbar sind. Der Vorhabensträger hat die Gehwegbreite soweit wie möglich verringert, um die Flächeninanspruchnahme so weit wie möglich zu reduzieren (Unterlage 5, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.1, Blatt-Nr. 1, Unterlage 15.2, lfd. Nr. 12). Der räumliche Umgriff der geplanten Verkehrsanlagen richtet sich nach den Festlegungen in den maßgebenden technischen Richtlinien (z. B. Mindestradien, Mindestlängen von Ein- und Ausfädelstreifen sowie Verflechtungsstreifen, Mindestausrundungsparametern, Mindest-sichtweiten und Querschnittsgestaltung), den örtlichen Zwangspunkten (z. B. Verknüpfungspunkte und Kreuzungen mit bestehenden Straßen) und der vorhanden Topographie. Auf die Ausführungen unter C.4.3 und C.4.4.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat den notwendigen Grunderwerb inzwischen abgeschlossen.

Das Wohngrundstück wird auch nicht durch Lärmimmissionen unzumutbar belastet. Das Anwesen im Bereich zwischen Bau-km 0+000 bis 0+235 der B 304 wurde auf eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV untersucht. Es ergeben sich durch das Abrücken der Straße Pegelminderungen bis zu 1 dB(A) am Tag und in der Nacht. Im Bereich der Ausbaustrecke kommt es daher zu keiner Zunahme der Lärmbelastung von 3 dB(A). Durch den baulicher Eingriff werden auch die Beurteilungspegel nicht auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts weiter erhöht. Lärmvorsorgemaßnahmen sind daher nicht erforderlich. Deshalb können wir den Vorhabensträger nicht zur Durchführung von zusätzlichen Lärmvorsorgemaßnahmen verpflichten. Bezüglich der Lärmsituation wird auf die Ausführungen unter C.4.4.4.1 dieses Beschlusses verwiesen. Details sind in der Unterlage 9 enthalten.

Fragen einer Entschädigung werden im Planfeststellungsverfahren nicht behandelt. Sie bleiben einem gesonderten Entschädigungsverfahren vorbehalten. Auf die Ausführungen unter C.4.5.1.1 dieses Beschlusses wird verwiesen. Der Vorhabensträger hat aber im Verfahren erklärt, dass er bemüht ist, die Flächenverluste durch Flächentausch und die Bereitstellung von Ersatzland soweit wie möglich zu minimieren oder auszugleichen.

4.5.2.2.7 Weitere Einwender, insbesondere Sammellisteneinwender

Eine große Anzahl privater Einwender aus den möglichen Folgeabschnitten der geplanten großräumigen Verlegung der B 299/B 304 im Landkreis Traunstein haben allgemeine Einwendungen zu öffentlichen Belangen (z. B. wie Planrechtfertigung, Abschnittsbildung und Zwangspunkte durch den BA 1 der Ortsumfahrung Altenmarkt, Planungsziele, Planungsvarianten, Verkehrsprognose, Kosten, Natur- und Artenschutz, Hoch- und Grundwasserschutz, unmittelbare und mittelbare Betroffenheiten im BA 2 der Ortsumfahrung Altenmarkt und in den weiteren Folgeabschnitten (Trostberg, St. Georgen) durch Flächeninanspruchnahmen oder durch Verkehrsimmissionen usw., insbesondere unter Verweis auf die Einwendungen des Umweltschutzverbandes Alztal und Umgebung e. V. und der Bürgerinitiative ARGE-B 304, erhoben. Wir haben uns mit diesen Themen bereits bei den Ausführungen zu den öffentlichen und privaten Belangen in diesem Planfeststellungsbeschluss befasst. Auf diese Ausführungen wird hiermit verwiesen.

4.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 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.

Gegenüber dem Bau der Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 werden die vorstellbaren Varianten unter Berücksichtigung sämtlicher geprüften Belange ungünstiger beurteilt.

4.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Soweit nicht § 2 Abs. 6a FStrG gilt, beruht die Widmung der neu erstellten Teile der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 zur Bundesstraße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland auf § 2 Abs. 6 FStrG.

Das vom Vorhabensträger mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Umstufungskonzept wird gemäß § 2 Abs. 6 Satz 2 in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt, so dass die Statusverfügungen mit der Verkehrsfreigabe (bzw. Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck) wirksam werden. Der Vorentwurf für das planfestgestellte Bauvorhaben wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung genehmigt.

Die Einziehung, Umstufung und die Widmung nach Bayerischen Straßen- und Wegegesetz folgen aus Art. 6 Abs. 6, 7 Abs. 5, 8 Abs. 5 BayStrWG, soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

5. Sofortige Vollziehbarkeit

Für den Bau der B 299/B 304 Ortsumfahrung Altenmarkt a. d. Alz mit Aubergtunnel BA 1 ist nach dem geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 (BGBl I. 2004 S. 2574 - Beilage zum FStrAbG in der Fassung vom 4. Oktober als Faltblatt) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

6. Kostenentscheidung

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 87b Abs. 3 VwGO).

Der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für diese Bundesfernstraße, für die nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt ist, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Die Erhebung von Rechtsbehelfen per E-Mail ist nicht zulässig.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht.

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter A.2 des Beschlusstenors genannten Planunterlagen in der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz 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, 09.06.2011
Regierung von Oberbayern

Deindl
Oberregierungsrat