

Aktenzeichen: 4354.32_02-13-3

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

B 299 A 94 AS Altötting - Trostberg

Ausbau Harter Holz

Bau-km 0+000 bis 1+700

B 299_3160_0,145 bis B 299_3140_0,280

München, 03.09.2024

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	4
A. Entscheidung	6
1. Feststellung des Plans.....	6
2. Festgestellte Planunterlagen.....	6
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	8
3.1 Unterrichtungspflichten.....	8
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung.....	9
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	10
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	11
3.5 Landwirtschaft	13
3.6 Sonstige Nebenbestimmungen	14
4. Straßenrechtliche Verfügungen	16
5. Entscheidungen über Einwendungen.....	16
6. Kostenentscheidung	16
B. Sachverhalt	17
1. Beschreibung des Vorhabens	17
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	18
C. Entscheidungsgründe	21
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	21
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	21
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	22
2. Materiell-rechtliche Würdigung	23
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	23
2.2 Planrechtfertigung	24
2.2.1 Planungsziele / Zulässigkeit	24
2.2.2 Handlungsbedarf / derzeitige Straßen und Verkehrsverhältnisse	25
2.2.3 Geeignetheit des Vorhabens zur Zielerreichung	26
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	27
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung.....	27
2.3.2 Planungsvarianten	28
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt).....	35
2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	39
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege.....	47
2.3.6 Gewässerschutz	63
2.3.7 Globales Klima – Unterstützung der Klimaziele.....	66
2.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	70
2.3.9 Forstwirtschaft.....	71
2.3.10 Kommunale Belange und Stellungnahmen	76
2.3.11 Sonstige öffentliche Belange	76
2.4 Private Einwendungen, insbesondere Flächenverlust.....	77
2.5 Gesamtergebnis.....	79
2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	79
3. Kostenentscheidung	79

Rechtsbehelfsbelehrung.....	79
Hinweis zur Auslegung des Plans	80

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	.....	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	.....	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	.....	Bundesstraße
BAB	.....	Bundesautobahn
BauGB	.....	Baugesetzbuch
BayBodSchG	.....	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	.....	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	.....	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	.....	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	.....	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	.....	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	.....	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	.....	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	.....	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	.....	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	.....	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	.....	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	.....	Bundesgesetzblatt
BGH	.....	Bundesgerichtshof
BImSchG	.....	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	.....	Verkehrslärmschutzverordnung
24. BImSchV	.....	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	.....	Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BMVI	.....	Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	.....	Bundesnaturschutzgesetz
BVerwG	.....	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	.....	Bundeswaldgesetz
DÖV	.....	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	.....	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	.....	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	.....	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	.....	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	.....	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	.....	Fernstraßengesetz
GG	.....	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	.....	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	.....	Immissionsgrenzwert
KG	.....	Bayerisches Kostengesetz
MABl	.....	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
RLuS	.....	Richtlinie zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NvWZ	.....	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	.....	Oberverwaltungsgericht
ODR	.....	Ortsdurchfahrtsrichtlinien
PlafeR	.....	Planfeststellungsrichtlinien
RAL	.....	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RE	.....	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RAL	.....	Richtlinie für die Anlage von Landstraßen
RE	.....	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RiStWag	.....	Richtlinie für die bautechnischen Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten
RLS-19	.....	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	.....	Raumordnungsgesetz
RStO 12	.....	Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen
RV	.....	Regelungsverzeichnis
St	.....	Staatsstraße
StVO	.....	Straßenverkehrsordnung
TKG	.....	Telekommunikationsgesetz
UPR	.....	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	.....	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	.....	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
V-RL	.....	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	.....	Verwaltungsgerichtsordnung

WHG Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 4354.32_02-13-3

**Vollzug des FStrG;
B 299 A94 AS Altötting – Trostberg
Ausbau Harter Holz
Bau-km 0+000 bis 1+700
B 299_3160_0,145 bis B 299_3140_0,280**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Bundesfernstraßenmaßnahme B 299 A 94 AS-Altötting – Trostberg „Harter Holz“, Bau-km 0+000 bis 1+700, mit den aus Ziffern 3 und 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.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1 : 100.000
3		Übersichtslageplan	1 : 25.000
4		Übersichtshöhenplan	1 : 25.000/2.500
5		Lagepläne	-
5	1	Lageplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+900	1 : 1.000
5	2	Lageplan – Bau-km 0+850 bis Bau-km 1 + 700	1 : 1.000
5	3	Lageplan – BE- und Zwischenlagerfläche	1 : 1.000
6		Höhenpläne	-
6	1	Höhenplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+850	1 : 1.000/100
6	2	Höhenplan – Bau-km 0+850 bis Bau-km 1+700	1 : 1.000/100
9		Landschaftspflegerische Maßnahmen	-
9.1		Maßnahmenübersichtsplan	1 : 25.000

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.2	0	Legende zum Maßnahmenplan	-
9.2	1	Maßnahmenplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+900	1 : 1.000
9.2	2	Maßnahmenplan – Bau-km 0+850 bis Bau-km 1+700	1 : 1.000
9.2	3	Maßnahmenplan – BE- und Zwischenlagerfläche	1 : 1.000
9.2	4	Maßnahmenplan – Alter Sportplatz Hart	1 : 1.000
9.2	5	Maßnahmenplan – Ausgleichsfläche Gufflham	1 : 1.000
9.2	6	Maßnahmenplan – Maßnahmenpool Altenmarkt	1 : 1.000
9.3		Maßnahmenblätter zum LBP	-
9.4		Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation	-
10		Grunderwerb	-
10.1	1	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+900	1 : 1.000
10.1	2	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+850 bis Bau-km 1+700	1 : 1.000
10.1	3	Grunderwerbsplan – BE- und Zwischenlagerfläche	1 : 1000
10.2		Grunderwerbsverzeichnis	-
11		Regelungsverzeichnis	-
14		Straßenquerschnitte	-
14.1		Ermittlung der Belastungsklassen	-
14.2		Regelquerschnitt – B 299	1 : 50
17		Immissionstechnische Untersuchung	-
17.1		Schalltechnische Untersuchung	-
17.2		Luftschadstoffuntersuchung RLuS 2012, Fassung 2020	-
18		Wassertechnische Untersuchung	-
18.1		Wassertechnische Untersuchung und Berechnung	-
19		Umweltfachliche Untersuchungen	-
19.1.1		Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil	-
19.1.2	0	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan - Legende	-
19.1.2	1	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan – Bau-km 0+000 bis 0+900	1 : 1.000
19.1.2	2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan – Bau-km 0+850 bis 1+700	1 : 1.000
19.1.3		Naturschutzfachliche Angaben zur Speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)	-
19.2		FFH-Verträglichkeitsabschätzung (FFH-VA) für das FFH-Gebiet DE 7841-371 2Wochenstuben der Wimpernfledermaus im Chiemgau“	-

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
19.3		Prüfkatalog zur Prüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 7 Abs. 1 Satz 2 VPG für Bauvorhaben an Bundesfernstraßen (UVP-Vorprüfung)	-
19.4		Abschlussbericht zur faunistischen Untersuchung	-
22		Kurzbericht Verkehrsbelastung Harter Holz, PTV Transport Consult GmbH	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 21.08.2023.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH mindestens vier Monate vor Baubeginn, 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 Bayernwerk Netz GmbH, mindestens drei Monate vor Baubeginn, damit die Kabelverlegungsarbeiten mit der Baumaßnahme koordiniert werden können.

3.1.3 Dem Landratsamt Altötting und dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein ist der Baubeginn möglichst frühzeitig bekannt zu geben.

3.1.4 Den Gemeinden Altenmarkt a. d. Alz, Garching a. d. Alz, Burgkirchen a. d. Alz und Unterneukirchen ist der Baubeginn möglichst frühzeitig bekannt zu geben.

3.1.5 Spätestens nach Umsetzung der naturschutzfachlichen Maßnahmenherstellung sind dem Bayerischen Landesamt für Umwelt gemäß § 17 Abs. 6 BNatSchG i. V. m. Art. 9 BayNatSchG die für die Erfassung und Kontrolle der planfestgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Angaben vollständig und in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster des Bayerischen Landesamt für Umwelt zu übermitteln.

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

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

- 3.2.1 Die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970, MABI 1/1970 S. 2, sind einzuhalten (AVV Baulärm).
- 3.2.2 Die Bestimmungen der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) sind für die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen zu beachten.
- 3.2.3 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II, geändert durch Richtlinie 2005/88/EG, entsprechen.
- 3.2.4 Für die Baustelleneinrichtungs-, die Bereitstellungs- und die Zwischenlagerflächen einschließlich der Baustraßen gelten die Bestimmungen der AVV Baulärm und der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) entsprechend.
- 3.2.5 Es ist ein Immissionsschutzbeauftragter zu benennen. Dieser fungiert als Ansprechpartner für die Anwohner, überwacht erforderlichenfalls die Baustelle unter Durchführung von Lärmmessungen und veranlasst ggf. notwendige Lärminderungsmaßnahmen.
- 3.2.6 Vor lärmintensiven Bauphasen sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.
- 3.2.7 Sollten bei Anwohnern durch den Baustellenlärm Beurteilungspegel auftreten, die den Bereich der Gesundheitsgefahr überschreiten (70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit), ist diesen die Bereitstellung von Ersatzwohnraum oder eine Hotelunterbringung anzubieten.
- 3.2.8 Zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind geeignete Maßnahmen zur Schallminderung (wie der Einsatz schalloptimierter Baumaschinen und -verfahren) vorzusehen.
- 3.2.9 Die Auswirkungen durch den baustellenbedingten Fahrverkehr sind soweit wie möglich zu reduzieren.
- 3.2.10 Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.
- 3.2.11 Bei der Durchführung erschütterungsrelevanter Baumaßnahmen und Bauverfahren sind die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Dezember 2016 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkung auf bauliche

Anlagen) zu beachten. Hierbei sind insbesondere die unter Kapitel 6.5.4.3 der DIN 4150-2 genannten Maßnahmen zur Minderung erheblicher Belästigungen zu beachten.

- 3.2.12 Es ist ein Immissionsschutzbeauftragter zu benennen, der als Ansprechpartner für die Anwohner fungiert, die Baustelle erschütterungstechnisch begleitet und erforderlichenfalls die Durchführung von Erschütterungsmessungen sowie Abhilfemaßnahmen veranlasst.
- 3.2.13 Vor erschütterungsintensiven Bauphasen bzw. –maßnahmen im Nahbereich von schutzwürdiger Bebauung sind die Anwohner in geeigneter Form zu informieren.
- 3.2.14 Sofern im Nahbereich von schutzwürdigen Gebäuden und Anlagen erschütterungsrelevante Baumaßnahmen durchgeführt werden, ist vor Beginn und nach Abschluss der Baumaßnahmen eine gebäude- und anlagentechnische Beweissicherung durch den Vorhabenträger in Abstimmung mit den Eigentümern durchzuführen, um etwaige baubedingte Schäden und Veränderungen an den benachbarten Gebäuden und Anlagen feststellen zu können.
- 3.2.15 Die baubedingte Staubbelastung ist durch geeignete Minderungsmaßnahmen (z.B. ausreichende Befeuchtung bei staubenden Arbeiten, Befeuchtung/Abdeckung von Kies- und Sandlagerungen etc.) soweit möglich zu reduzieren.
- 3.2.16 Es wird empfohlen, die bei Bauausführung auf dem Markt befindlichen emissionsärmsten Baumaschinen einzusetzen. Hierauf ist bereits bei der Vergabe zu achten. Als emissionsrelevante Mindestvorgabe sollte bei der Vergabe für Baumaschinen die Einhaltung der Vorgaben der BayLuftV gefordert werden. LKW sollten die Vorgaben der neuesten Abgasnorm (derzeit Euro VI) erfüllen.
- 3.2.17 Bezüglich Lichtimmissionen zum Schutz der Nachbarschaft sind die LAI-Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (Stand 08.10.2012) zu beachten.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Dem Vorhabenträger wird eine Befreiung von den Verboten der Wasserschutzgebietsverordnung Nr. III -1210- Az. 863-2 des Landratsamts Altötting vom 29.03.1968 erteilt.
- 3.3.2 Aufgrund der Lage des Straßenkörpers z.T. im Wasserschutzgebiet (Zone III) sind die Richtlinien für bautechnischen Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten – RiStWag 2016 zu beachten.

- 3.3.3 Die in Nr. 6.2.2 RiStWag genannten Straßenbaurichtlinien ZTV Beton-StB, ZTV Asphalt-StB und ZTV LW TL sind für die Oberbauausbildung, sowie Gestein-StB, TL BuB E StB und M Geok E für den Einbau von Baustoffen in ihrer jeweils aktuellen Fassung heranzuziehen, um sicher zu stellen, das die ab 1.08.2023 geltenden Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung berücksichtigt sind.
- 3.3.4 Nach Nr. 6.2.3 RiStWag sind beidseits der Straße Schutzeinrichtungen der Aufhaltestufe H anzuordnen.
- 3.3.5 Die Entwässerung ist nach Nr. 6.2.6 RiStWag auszubilden.
- 3.3.6 Die Anforderungen der REwS 21, Punkt 8.2.1 – Grundsätze Versickerung und Punkt 8.2.2. – Flächenversickerung sind einzuhalten.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.4.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.4.2 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlagen Nrn. 19.1.1, 19.1.2) sowie in der artenschutzrechtlichen Prüfung (Planunterlage Nr. 19.1.3) vorgesehenen Maßnahmen sind als Bestandteil dieses Beschlusses ausnahmslos umzusetzen, sofern in den nachfolgenden Nebenbestimmungen keine abweichenden Vorgaben festgelegt sind. Die in den nachfolgenden Nebenbestimmungen getroffenen ergänzenden Vorgaben sind umzusetzen.
- 3.4.3 Der Vorhabenträger hat zum bauzeitlichen Schutz von Natur und Landschaft und zur Sicherung der optimalen Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn eine qualifizierte Umweltbaubegleitung zu bestellen. Die Umsetzung der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen, sowie deren Überwachung während der Fertigungs- und Entwicklungspflege hat im Rahmen der Bauüberwachung durch ein landschaftsplanerisches Fachbüro zu erfolgen. Die qualifizierte Umweltbaubegleitung und das im Rahmen der Bauüberwachung beauftragte landschaftsplanerische Fachbüro sind dem Landratsamt Altötting, untere Naturschutzbehörde, zu benennen.
- 3.4.4 Abweichend der Planunterlagen hat im Rahmen der Maßnahme 2 V vor Baubeginn eine vollständige Überprüfung des Baufelds auf geeignete Laichgewässer bzw. Vorkommen von Amphibien durch die Umweltbaubegleitung zu erfolgen.
- 3.4.5 Sollten im Rahmen der Maßnahme 1 V als mögliche Winterester geeignete Strukturen im Zuge des Bauablaufs zu Zeiten, in denen sich Tiere noch im Winterquartier befinden können, befahren werden müssen, so ist vorab bei der

höheren Naturschutzbehörde (SG 51 der Regierung von Oberbayern) ein Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme zu stellen.

- 3.4.6 Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 4 V ist die „Richtlinie zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen“ (R SBB) von 2023 zu beachten, welche die „Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ (RAS-LP 4) von 1999 ersetzt.
- 3.4.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiopte, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.9 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes – einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.
- 3.4.10 Der Umgang mit belastetem Material aus Rückbau und Aushub ist vorab mit dem Landratsamt Altötting abzustimmen. Die ordnungsgemäße Entsorgung ist sicherzustellen.
- 3.4.11 Alle zu entsorgenden Abfälle/Böden sind nach den Asphalt-Recycling-Vorgaben und Annahmebedingungen für Entsorgungsanlagen (insbesondere Bayerischer Verfüll-Leitfaden und/oder Deponieverordnung) zu untersuchen.
- 3.4.12 Falls bei den Bauarbeiten Altablagerungen angetroffen werden ist unverzüglich ein Untersuchungs- und Entsorgungskonzept mit dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein und dem Landratsamt Altötting (Abteilung 2, Bodenschutz) abzustimmen.
- 3.4.13 Die Baumaßnahmen sind möglichst bodenschonend auszuführen. Die durch den Baustellenbetrieb beanspruchte Bodenoberfläche ist wieder fachgerecht herzustellen. Humus ist vor Vergeudung und Vernichtung zu schützen. Die Wiederherstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht in dafür vorgesehenen Bereichen hat in fachgerechter Schichtung, Mächtigkeit und Bodenqualität zu erfolgen.
- 3.4.14 Bei der Um- und Zwischenlagerung sowie beim Einbau von Bodenmaterial ist die DIN 19731 zu beachten.

- 3.4.15 Böden sind möglichst vollständig vor Ort wiederzuverwenden und zu verwerten. Nur nicht wiederverwendbare und nicht verwertbare Bodenmaterialien, insbesondere Auffüllböden mit ggf. schadstoffhaltigen Fremdstoffen/Abfällen, sind in zugelassenen Anlagen zu entsorgen, falls keine örtliche Behandlung/Verwertung bzw. Wiedereinbringung im Bereich des Ausbaubereichs zugelassen ist.
- 3.4.16 Im Zuge der Bauvorbereitung bzw. Ausführung ist vorab eine weitere Beprobung (Deklarationsanalytik) durchzuführen. Die Probennahme ist von einem Sachverständigen im Sinne des § 18 Bundes-Bodenschutzgesetz zu entwickeln und zu begründen, zu begleiten und zu dokumentieren. Der Sachverständige ist dem Landratsamt Altötting (Abteilung 2 / Bodenschutz) zu benennen. Der Sachverständige ist so in den Bauablauf einzubinden, dass die aus seiner Sicht erforderlichen Untersuchungen, Nachweisvorlagen und Dokumentationen von ihm oder unter seiner Aufsicht stehende Personen durchgeführt werden können. Von den Maßnahmen ist durch den überwachenden Sachverständigen eine Abschlussdokumentation zu erstellen.

3.5 Landwirtschaft

- 3.5.1 Eine Gesprächsplanung zur Information der Landwirte muss vorhanden sein. Jeder Landwirt, der durch die Baumaßnahme betroffen sein wird, ist vor Aufnahme der Bauarbeiten anzusprechen. Hierbei sind alle für die Landwirte wichtigen Themen zu behandeln (z.B. Zeitraum und Ablauf der Baumaßnahmen, Drainagen, Entschädigungen, Feldwege). Soweit möglich sollen Vereinbarungen zu gemeinsamen Lösungen gefunden werden. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist ein Gespräch anzusetzen, um offene Fragen zu klären und die weitere Vorgehensweise abzuklären.
- 3.5.2 Den betroffenen Landwirten ist rechtzeitig vor Baubeginn ein Ansprechpartner zu nennen, mit dem sie während der Baumaßnahme auftretende Probleme und Fragen klären können.
- 3.5.3 Die landwirtschaftliche Nutzung darf während und nach den Baumaßnahmen nicht eingeschränkt sein.
- 3.5.4 Es ist zu gewährleisten, dass weder durch die Baumaßnahmen, noch durch geschaffene Kompensationsmaßnahmen, Beeinträchtigungen der benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke entstehen.
- 3.5.5 Bodengefährdende und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht.

3.5.6 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.

3.5.7 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

3.6 Sonstige Nebenbestimmungen

3.6.1 Bodendenkmäler

3.6.1.1 Es ist eine archäologische Begleitung vorab durchzuführen. In den Bereichen der vermuteten Bodendenkmäler sind vor Baubeginn archäologische Untersuchungen durchzuführen, die durch den Vorhabenträger mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf von zwei Monaten zu beauftragen sind.

3.6.1.2 Der Vorhabenträger bezieht die vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege mitgeteilten erforderlichen Schritte (einschließlich der Prospektion von Verdachtsflächen) zur Vermeidung einer vorhabenbedingten Beeinträchtigung von Bodendenkmälern bzw. bei unvermeidbaren Beeinträchtigungen die erforderlichen denkmalpflegerischen Maßnahmen mit dem erforderlichen Zeitbedarf von zwei Monaten in seinen Bauablauf ein.

3.6.1.3 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabenträger die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Befunde und Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit zu veranlassen und die hierfür anfallenden Aufwendungen zu tragen. Kosten der wissenschaftlichen Auswertung der Befunde und Funde zählen nicht zu den gebotenen Aufwendungen für Sicherungsmaßnahmen. Die Sicherungsmaßnahmen sind mit dem Landesamt für Denkmalpflege abzustimmen und unter dessen fachlicher Begleitung durchzuführen.

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

Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

3.6.2 Belange der Telekom Deutschland GmbH

3.6.2.1 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z.B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Die Kabelschutzanweisungen der Telekom sind zu beachten.

3.6.2.2 Der Vorhabenträger hat einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und diesen mit der Telekom Deutschland GmbH abzustimmen, damit Bauvorbereitung, Materialbestellung, Kabelverlegung, Ausschreibung von Tiefbauleistungen der Telekom usw. rechtzeitig eingeleitet werden können. Für die Baumaßnahmen wird eine Vorlaufzeit von vier Monaten benötigt.

3.6.3 Belange der Bayernwerk Netz GmbH

3.6.3.1 Die Trassen unterirdischer Versorgungsleitungen sind von Bepflanzung freizuhalten. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher dürfen aus Gründen des Baumschutzes (DIN 18920) bis zu einem Abstand von 2,5 Metern zur Trassenachse gepflanzt werden. Sofern dieser Abstand unterschritten wird, so sind im Einvernehmen mit der Bayernwerk Netz GmbH geeignete Schutzmaßnahmen durchzuführen. Die Hinweise im „Merkblatt über Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“, Ausgabe 2013 vom FGSV Verlag, bzw. die DVGW-Richtlinie GW125 ist zu beachten.

3.6.3.2 Pläne für Bau- und Bepflanzungsvorhaben jeder Art innerhalb der angegebenen Schutzzonenbereiche sind rechtzeitig der Bayernwerk Netz GmbH zur Stellungnahme vorzulegen. Das gilt insbesondere für Straßen- und Wegebaumaßnahmen, Ver- und Entsorgungsleitungen, Kiesabbau, Aufschüttungen, Freizeit- und Sportanlagen, Bade- und Fischgewässer und Aufforstungen.

3.6.3.3 Das „Merkblatt zum Schutz der Verteilungsanlagen“ und die „Sicherheitshinweise für Arbeiten in der Nähe von Kabel-, Gas-, und Freileitungen“ sind zu beachten.

4. Straßenrechtliche Verfügungen

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

5. Entscheidungen über Einwendungen

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Roteintragungen oder durch Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

6. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Der Ausbau der B 299 Harter Holz ist als bestandsorientierter Ausbau zu betrachten. Die B 299 ist neben der B 304 ein wichtiger Baustein in der Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 8 im Süden und der A 94 im Norden. Die vorliegende Planung umfasst den Ausbau der B 299 zwischen dem nördlichen Ortsausgang der Gemeinde Garching a. d. Alz und der Einmündung der St 2356 (Fabrikstraße) am nordöstlichen Bauende.

Es handelt sich um eine 1,7 km lange Baustrecke nördlich von Garching a. d. Alz, bei der die 2-streifige Fahrbahn der B 299 von 6,0 m auf 8,0 m verbreitert und ein straßenbegleitender Geh- und Radweg angelegt werden soll.

Durch die Maßnahme wird die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Plangebiet erreicht.

Baulast- und Vorhabenträger ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Staatliche Bauamt Traunstein.

Die Maßnahme beginnt an der bestehenden B 299 in der geschlossenen Ortschaft (StVO) auf freier Strecke (ODR) auf Höhe der höhenfreien Querung des Geh- und Radweges. Nach ca. 120 Metern passiert die Ausbaustrecke das Ortsschild. Bei Bau-km 0+140 mündet die Kreisstraße AÖ 20 aus Richtung Hart a. d. Alz kommend in die B 299 ein. Zwischen Bau-km 0+120 und 0+580 ist die bestehende B 299 durch einen Geschwindigkeitstrichter von Unterneukirchen kommen mit 80 und 60 km/h verkehrsrechtlich beschränkt. Im Bereich dieses bestehenden Geschwindigkeitstrichters ist im Sinne des „bestandsorientierten“ Ausbaus und entsprechend der in der RAL enthaltenen Geschwindigkeitsabstufungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vorgesehen. Von Bau-km 0+500 bis zum Bauende bei Bau-km 1+700 verläuft die Trasse der B 299 durch das Harter Holz, welches als besonders schützenswerter Bannwald ausgewiesen ist. Zwischen Bau-km 0+295 und 1+110 tangiert die Ausbaustrecke die Zone III eines Wasserschutzgebietes. Bei Bau-km 1+700 schließt die Ausbaustrecke auf den Bestand der B 299 an.

Der Querschnitt für die Hauptstrecke wird nach der RAL mit RQ 11 festgelegt, was eine Fahrbahnbreite von 8,0 Metern mit beiderseits 1,5 Meter breitem Bankett bedeutet. Aufgrund des geringen Abstands zur bestehenden Bebauung „Hartfeld“ als schutzbedürftiger Bereich ist am südöstlichen Fahrbahnrand von Bau-km 0+165 bis 0+500 eine Schutzeinrichtung nach RPS mittels Schutzplanke vorgesehen. Zur

Schaffung einer durchgehenden Geh- und Radwegverbindung entlang des Streckenzuges der B 299 ist ab der Einmündung der Kreisstraße AÖ 20 auf der Ostseite der B 299 ein straßenbegleitender Geh- und Radweg vorgesehen, welcher gemäß den Parametern in der RAL angelegt wird.

Im Bestand liegen innerhalb des auszubauenden Abschnitts Harter Holz 13 Zufahrten zur B 299 vor, von denen sich zwölf außerorts und eine innerorts befinden. Im Rahmen des Ausbauvorhabens werden diese Zufahrten gebündelt und insgesamt sieben der 13 Zufahrten geschlossen.

Da es sich um einen bestandsorientierten Ausbau handelt, ergeben sich in der Trassierung und der Linienführung keine signifikanten Änderungen.

Die Baumaßnahme „B 299 Ausbau Harter Holz“ ist nicht Bestandteil des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen. Es handelt sich um eine Um- und Ausbaumaßnahme der Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung.

Eine detaillierte Beschreibung des Bauvorhabens findet sich im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) in Verbindung mit den zu den Unterlagen gehörenden genehmigten Unterlagen und Plänen. Eine planerische Darstellung findet sich insbesondere in Planunterlage Nr. 5 (Lageplan). Hierauf wird ergänzend Bezug genommen.

Das Vorhaben ist mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die hierfür vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen können insbesondere aus den Planunterlagen Nrn. 9 und 19 entnommen werden.

2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 21.08.2023 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein ein Planfeststellungsverfahren für die B 299 Ausbau im Bereich Harter Holz nach § 17 FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 03.11.2023 bis 04.12.2023 bei der Gemeinde Unterneukirchen, vom 07.11.2023 bis zum 06.12.2023 bei der Gemeinde Burgkirchen a. d. Alz und vom 22.11.2023 bis zum 22.12.2023 bei der Gemeinde Garching a. d. Alz nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Gemeinde oder der Regierung von Oberbayern schriftlich oder zur Niederschrift bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist erhoben werden können und dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind. Die Einwendungsfrist endete demnach in der Gemeinde

Unterneukirchen am 19.12.2023, in der Gemeinde Burgkirchen a. d. Alz am 20.12.2023 und in der Gemeinde Garching a. d. Alz am 05.01.2024.

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

- Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz
- Gemeinde Burgkirchen a. d. Alz
- Gemeinde Garching a. d. Alz
- Gemeinde Unterneukirchen
- Gemeinde Engelsberg
- Amt für Ländliche Entwicklung Oberbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Töging a. Inn
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Bayernwerk Netz GmbH
- Landratsamt Altötting
- Landratsamt Traunstein
- Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

sowie den Sachgebieten 31.1 (Straßen- und Brückenbau), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 60 (Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft) in der Regierung von Oberbayern.

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

Ein Erörterungstermin wurde nicht durchgeführt.

Auf die Durchführung eines Erörterungstermins im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 73 Abs. 6 BayVwVfG kann gemäß § 17a Nr. 5 S. 1 FStrG verzichtet werden. Auf Grundlage des § 17a Nr. 5 FStrG wird die Durchführung des Erörterungstermins in das pflichtgemäße Ermessen der Anhörungsbehörde gestellt. Die Möglichkeit eines Verzichts soll vor allem dann bestehen, wenn sich herausstellt, dass der Erörterungstermin seine vorgegebenen Ziele nicht erreichen kann (BVerWG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 25/09). Dies ist

insbesondere dann anzunehmen, wenn aufgrund der Einwendungen zu Stellungnahmen absehbar ist, dass diese nicht ausgeräumt werden können und deshalb keine Befriedigung zu erwarten ist und der Erörterungstermin auch für die nähere Aufklärung des Sachverhalts nicht benötigt wird. Die Gründe für den Verzicht auf den Erörterungstermin sind im Planfeststellungsverfahren darzulegen und können von den Verwaltungsgerichten überprüft werden.

Nach Ausübung des pflichtgemäßen Ermessens kommt die Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der oben genannten Kriterien zu der Feststellung, dass im Rahmen des Anhörungsverfahrens auf die Durchführung eines Erörterungstermins nach Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG verzichtet werden konnte,

§ 17a Nr. 5 FStrG. Diese Entscheidung beruht auf folgenden Erwägungen:

Es liegt eine private Einwendung vor. Darin wird eine freiwillige Grundabtretung von Waldflächen für das Bauvorhaben ausdrücklich abgelehnt. Eine Verhandlungsbereitschaft der Einwendungsführer wird eindeutig ausgeschlossen. Der Vorhabenträger stellt sich auf den Standpunkt, dass die besagten Waldgrundstücke unabdingbar für eine Verwirklichung des Bauvorhabens sind. Ein Interessenausgleich bzw. eine einvernehmliche Lösung im Rahmen eines etwaigen Erörterungstermins ist nicht zu erwarten.

Der Sachverhalt zu den eingegangenen Stellungnahmen wurde im schriftlichen Verfahren vollständig aufgeklärt. Ein Erörterungstermin wird für eine weitere Aufklärung des Sachverhalts nicht mehr benötigt.

Im Übrigen war kein Erörterungsbedarf mehr festzustellen. Der Vorhabenträger sicherte zu, die von den Trägern öffentlicher Belange geforderten Regelungen und Maßnahmen zu beachten. Sämtliche Einwender und beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden durch die Planfeststellungsbehörde auf den geplanten Verzicht des Erörterungstermins mit der Bitte um Mitteilung bei weiterem Erörterungsbedarf hingewiesen. Eine derartige Mitteilung an die Planfeststellungsbehörde ist nicht erfolgt. Von den Änderungen betroffene Spartenträger wurden beteiligt.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Eine Änderung liegt gemäß § 17 Abs. 1 Satz 1 FStrG vor, wenn eine Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (Nr. 1) oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird (Nr. 2).

Bei der Verbreiterung der B 299 mit Errichtung eines begleitenden Geh- und Radwegs handelt es sich um eine Änderung gemäß § 17 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 FStrG, da die B 299 in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund des § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt aufgrund von § 2 Abs. 6 Satz 2 FStrG bzw. Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz sowie dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

Die verfahrensrechtlichen Einwendungen und Anträge werden bei den Einwendungen behandelt.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Für das Bauvorhaben war nach §§ 5 ff. des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes – UVPG – und Anlage 1 eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich. Es handelt sich um die Änderung eines Vorhabens nach § 9 Abs. 3 S. 1 Nr. 2 UVPG, bei der sich die Vorprüfung des Einzelfalls auf die Frage bezieht, ob die Änderungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, § 9 Abs. 4 in Verbindung mit § 7 Abs. 5 UVPG i. V. m. Nr. 14.6 der Anlage 1 der UVPG. Der Vorhabenträger hat seine Einschätzung in der Planunterlage Nr. 19.3 erläutert. Die Entscheidung über die UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens obliegt letztlich der Planfeststellungsbehörde. Nach unserer Einschätzung sind erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen. Dies beruht auf folgenden Gründen:

Insbesondere beim Schutzgut Mensch hat die Änderung positive Auswirkungen. Durch das geplante Abrücken der B 299 von den betroffenen Bereichen kommt es zu einer Verminderung der Lärmbelastung. Gleichzeitig wird durch die Ergänzung der Straße um einen Geh- und Radweg die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht, es wird einem Unfallhäufungspunkt, welcher sich primär durch „Längsverkehr-Unfälle“ auszeichnet, entgegengewirkt.

Bei den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sind nachteilige Auswirkungen ohne entsprechende Maßnahmen nicht ausgeschlossen. Baubedingt werden durch Rodung und Baufeldfreimachung erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen. Diese Beeinträchtigungen werden durch die Ausgleichsmaßnahmen 15 AW und 16 A ausgeglichen. Aufgrund des Bauvorhabens kann es zur Beeinträchtigung und Störung von geschützten und wertbestimmenden Arten, genauer gesagt Fledermäusen, Vögeln, Zauneidechsen und der Haselmaus kommen. Für die Haselmaus kommt es zu Verlusten geeignetem Lebensraums sowie der Gefahr einer Schädigung von Sommer- oder Winterquartieren bei der Baufeldfreimachung/Rodung. Diese Gefahren und Verluste können durch Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere die Maßnahmen 1 V, 2 V, 4 V und 6 V vermieden werden. Für die Fledermaus kommt es im Rahmen der Rodung zu Verlusten von 6 Bäumen mit Rissen und Spalten, welche als Sommerquartiere in Frage kommen. Diese Verluste werden durch Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere 1 V, sowie der Maßnahme 13 A_{CEF} ausgeglichen. Zauneidechsen sind in dem Baugebiet nicht nachgewiesen, können jedoch nicht abschließend ausgeschlossen werden. Eine Beeinträchtigung wird durch Vermeidungsmaßnahmen, insbesondere 5 V, ausgeschlossen. Mögliche Beeinträchtigungen von

nach Art. 1 EU-Vogelschutzrichtlinie geschützten Vogelarten werden durch Vermeidungsmaßnahmen sowie die Ausgleichsmaßnahme 14 A_{CEF} ausgeglichen und verhindert. Bei konsequenter Umsetzung aller Vermeidungs-, CEF-, und Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff in die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kompensiert und es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Bezüglich des Schutzguts Wasser ist keine Beeinträchtigung zu erwarten. Zwar grenzt das Trinkwasserschutzgebiet Garching von ca. Bau-km 0+300 bis 1+100 links unmittelbar an die Trasse an, beim Bau werden jedoch adäquate Schutzmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers gemäß RiSt-WAG durchgeführt.

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

Auch einzelne Teilmaßnahmen dieses Vorhabens unterliegen keiner Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, insbesondere überschreiten die Rodungen oder Wiederaufforstungen nicht die Grenzen der in den Nrn. 17.1.3 und 17.2.3 Anlage 1 der UVPG aufgeführten Grenzwerte.

Die Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht und damit eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt, wurde gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG am 03.11.2023 im UVP-Portal bekanntgegeben. Auf diese Bekanntmachung verweisen wir hiermit ergänzend.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1 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.

2.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.11.2006, Az. 4 A 2001.06, st. Rspr.). Da die Maßnahme nicht im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist, bedarf die Feststellung des Bedarfs und insbesondere die gesetzliche Zielkonformität der Maßnahme einer gesonderten Prüfung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses (vgl. u.a. OVG Hamburg, Beschluss vom 23.10.2014, Az. 1 Es 4/14.P, Rn. 32). Im Rahmen der Planrechtfertigung ist damit zu prüfen, ob

- die seitens des Vorhabenträgers verfolgten Ziele grundsätzlich von den Zielvorgaben des jeweiligen Fachplanungsgesetzes gedeckt sind (Zulässigkeit, siehe Ziffer C. 2.2.1 dieses Beschlusses),
- unter dem Blickwinkel des (abstrakten) Ziels im konkreten Fall ein Handlungsbedarf besteht (siehe Ziffer C. 2.2.2. dieses Beschlusses) und
- die dem jeweiligen Ziel zugeordneten Maßnahmen im konkreten Fall überhaupt zur Erreichung des gesteckten Ziels geeignet sind (Geeignetheit; siehe Ziffer C. 2.2.3 dieses Beschlusses).

2.2.1 Planungsziele / Zulässigkeit

2.2.1.1 Konkrete Planungsziele

Ziel der oben genannten Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit der B 299 durch die Verbreiterung und der Anlage eines getrennten Geh- und Radwegs zu verbessern. Des Weiteren sollen die bestehenden Umweltbeeinträchtigungen auf die angrenzende Wohnbebauung durch den Straßenverkehr verringert werden.

Im Zuge des bestandsorientierten Ausbaus wird die Straße an die heute gültigen RAL-Angaben angepasst, wonach der Querschnitt nach RQ 11 eine Fahrbahnbreite von 8,0 Metern mit beiderseits 1,5 Meter breitem Bankett aufweist.

Innerhalb des auszubauenden Bereichs befinden sich 13 Zufahrten zur B 299. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu fördern, wird die Anzahl dieser Zufahrten auf sieben reduziert.

Weiterhin ist die Anlage eines bisher nicht bestehenden, unselbstständigen Geh- und Radwegs zwischen Garching a. d. Alz und Unterneukirchen entlang der Fahrbahn geplant, um den motorisierten vom nicht motorisierten Verkehr zu trennen. Zu guter Letzt kommt es durch das Vorhaben zum Abrücken der Fahrbahn der B 299 um bis zu fünf Meter in Folge der Anlage des straßenbegleitenden Radweges von der angrenzenden Wohnbebauung „Hartfeld“ und „Hart a. d. Alz“ (vgl. Planunterlage Nr. 17.1).

2.2.1.2 Zielzulässigkeit

Gemäß §§ 1 Abs.1, 3 Abs. 1 FStrG ist es die zentrale Aufgabe des Straßenbaulastträgers und damit zulässiges Planungsziel, im Interesse der Allgemeinheit die Verkehrssicherheit der ihm zugeordneten Straßen – ggf. durch Bau- bzw. Umbaumaßnahmen – sicherzustellen und sie in einem dem Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen bzw. zu verbessern. Die seitens des Vorhabenträgers genannten Planungsziele sind damit nach den Aufgaben, die der Gesetzgeber dem Straßenbaulastträger stellt, zulässig, §§ 3 Abs. 1 Satz 2, 4 Satz 1 FStrG.

Die Trennung des Fußgänger- und Radverkehrs vom motorisierten Verkehr entlang einer stark befahrenen Straße entspricht ebenso den Aufgaben des Vorhabenträgers als Straßenbaulastträger (siehe VG München, Urteil vom 18.05.1999, Az. M 2 K 98.3695).

Durch die Anpassung der Breite der Fahrbahn wird die B 299 in einen verkehrssicheren Zustand gebracht, welcher den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügt. Dies entspricht ebenfalls den Aufgaben des Straßenbaulastträgers.

2.2.2 Handlungsbedarf / derzeitige Straßen und Verkehrsverhältnisse

Die B 299 ist neben der B 304 ein wichtiger Baustein in der Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 8 im Süden und der A 94 im Norden. Durch die Chemiewerke in Trostberg, Hart a. d. Alz und Lengloh als Ausläufer des bayrischen Chemiedreiecks sowie zahlreicher mittelständischer Unternehmen entlang des Straßenzuges, weist die B 299 ein entsprechend starkes Quell- und Zielverkehrsaufkommen im Güter-, Wirtschafts- und Berufsverkehr auf.

2.2.2.1 Handlungsbedarf Straße

Die Bundesstraße weist innerhalb des geplanten Ausbauabschnitts im Harter Holz zwischen Garching a. d. Alz und Unterneukirchen lediglich eine Fahrbahnbreite von rund sechs Metern auf. Der Straßenoberbau ist für die vorhandene Schwerverkehrsbelastung von rund 800 Kfz/24h nicht ausreichend dimensioniert, wodurch die

Nutzungsdauer der Befestigungsschichten herabgesetzt und häufiger Instandsetzungs- und Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich werden. Die Fahrbahnbreite entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen der heute gültigen RAL-Angaben. Durch die Defizite der Fahrbahn und die schmale Fahrbahnbreite ergeben sich Unfallgefahren, die sich ausweislich in den erfassten Unfällen der Vorjahre realisiert haben. Derzeit ist im betroffenen Abschnitt der B 299 eine Unfallhäufungslinie zu erkennen, in welcher insbesondere die Unfalltypen „Unfälle im Längsverkehr“ und „Fahrunfall“ auftreten. Der Unfalltyp „Fahrunfall“ deutet hierbei auf die Defizite der Fahrbahn hin, während der Unfalltyp „Unfälle im Längsverkehr“ auf eine zu schmale Fahrbahnbreite zurückzuführen ist (vgl. Planunterlage Nr. 1).

2.2.2.2 Handlungsbedarf Geh- und Radweg

Im aktuellen Zustand sind Fußgänger und Radfahrer gezwungen, zwischen Garching a. d. Alz und Unterneunkirchen die Fahrbahn zu benutzen.

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

2.2.3 Geeignetheit des Vorhabens zur Zielerreichung

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn und der Verbesserung des Fahrbahnbelags nach der RAL und der RStO 12 ist davon auszugehen, dass die Unfallzahlen zurückgehen. Insbesondere die Unfälle, die auf die schmale Fahrbahnbreite und den schlechten Belag zurückzuführen sind, werden sich verringern. Eine breitere Fahrbahn und eine regelkonforme Ausbildung eines standfesten Banketts verbessern die fehlerverzeihenden Eigenschaften des Straßenraums. Die Reduzierung der Zufahrten zur B 299 von 13 auf sieben Zufahrten wird ebenfalls zur Verkehrssicherheit beitragen. Gemäß des zum Vorentwurf erstellten Sicherheitsaudits stellt jede außerorts gelegene Zufahrt zur Bundesstraße einen potentiellen Gefahrenpunkt dar. Aus diesem Grund werden die forstwirtschaftlichen Wege gebündelt und auf sieben Zufahrten reduziert, wodurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erhöht wird.

Der zusätzliche Geh- und Radweg trennt künftig den nicht-motorisierten vom motorisierten Verkehr und erhöht damit die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Mit der Herstellung des hier planfestgestellten Geh- und Radwegs wird das bestehende Radwegenetz sinnvoll ergänzt, eine der noch vorhandenen Lücken wird

geschlossen. Weiterhin werden unfallanfällige Überholmanöver von Radfahrern durch Kfz an der bestehenden B 299 größtenteils verhindert.

Durch das Abrücken der Fahrbahn der B 299 um bis zu fünf Metern in Folge der Anlage des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs kommt es zu einer Verminderung der Lärmimmissionen für die angrenzende Wohnbebauung „Hartfeld“ und „Hart a. d. Alz“ (vgl. Planunterlage Nr. 17.1).

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen (Art. 1 Abs. 1 BayLPIG). Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung und Verkehrsinfrastruktur aller Landesteile erforderlich. Es sollen leistungsfähige Verbindungen gewährleistet werden.

Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) mit Stand vom 1. Januar 2020 kommt der Schaffung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur im Hinblick auf die prognostizierte Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft und die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft, eine besondere Bedeutung zu. Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur kennzeichnet sich durch ein gut ausgebautes und den Ansprüchen der Gesellschaft und Wirtschaft genügendes, weitgehend barrierefreies Verkehrswegenetz mit verkehrsträgerübergreifenden Schnittstellen. Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen haben so umweltverträglich und ressourcenschonend wie möglich zu erfolgen.

Ziel ist außerdem die Verbesserung der Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrswegenetz.

Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden, sie stellen die Erschließung des Raums für alle Bevölkerungsgruppen sicher. Die Planung der Verbindungen erfolgt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung.

Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Der Ausbau bestehender Straßeninfrastruktur dient dem Erhalt der Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes. Da die Straßen die Hauptlast des Verkehrs im Personen- und Güterverkehr tragen, ist eine leistungsfähige und sichere Straßeninfrastruktur ein

entscheidender Standortfaktor und trägt deshalb zur räumlichen Wettbewerbsfähigkeit von Bayern und seiner Teilräume bei.

Die B 299 liegt auf einer Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung. Sie dient sowohl der Verbindung der Bundesautobahnen A 8 und A 94 über das Oberzentrum Traunstein und das gemeinsame Mittelzentrum Traunreut – Trostberg und das gemeinsame Oberzentrum Altötting – Neuötting – Burghausen, als auch der Verbindung der Städte untereinander.

Darüber hinaus soll nach dem LEP das Radwegenetz bedarfsgerecht ergänzt werden.

Im Regionalplan Südostbayern, 14. Fortschreibung vom 30.05.2020, ist die Bundesstraße 299 unter Kapitel VII „Verkehr und Nachrichtenwesen“, Punkt 2.2 „Großräumiges Straßennetz“ als Maßnahme mit einer Straßenverkehrsstrasse regionaler und überregionaler Bedeutung enthalten. Als Grundsatz unter Punkt 2.3 wird die „Verbesserung der Verbindungsqualität in der Region“ genannt: Im Zusammenhang mit dem regionalen und überregionalen Straßennetz sollen u. a. vordringliche Unfallschwerpunkte beseitigt werden.

Der planfestgestellte Ausbau der B 299 erfüllt die aufgeführten landes- und regionalplanerischen Festlegungen hinsichtlich des Straßenverkehrs. Das Vorhaben optimiert die Verbindungsqualität sowie den übergeordneten Netzzusammenhang und führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Verbreiterung der Fahrbahn und Verbesserung der Fahrbahnoberfläche, welche zu einer Unfallhäufung geführt hatten. Weiterhin wird durch die Ergänzung des Geh- und Radwegs das Radwegenetz bedarfsgerecht ergänzt und eine bestehende Lücke in diesem geschlossen.

2.3.2 Planungsvarianten

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

Die möglichen Planungsvarianten wurden in einem 2-stufigen Bewertungsverfahren geprüft.

In der 1. Bewertungsstufe wurde geprüft, ob durch die jeweilige Variante die Verkehrssicherheit erhöht wird und das Potential besteht, Unfallhäufungen zu

beseitigen. Andernfalls kann die Variante die Planungsziele nicht erfüllen, sodass sie ausgeschieden wird.

In der 2. Bewertungsstufe wurden die Varianten, welche nicht in der 1. Bewertungsstufe ausgeschieden sind, unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit beurteilt und miteinander verglichen.

Folgende Varianten wurden dabei untersucht:

- „Variante 0“, kein Bestandsaufbau
- „Variante A“, Bestandsausbau ohne Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges
- „Variante B“ Bestandsausbau mit Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs
- „Variante C“ Bestandsausbau mit Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges nordwestlich der Fahrbahn

In der 1. Bewertungsstufe wurden die Nullvariante samt Untervarianten, sowie die Varianten A und C ausgeschieden. In der 2. Bewertungsstufe wurden vier Untervarianten der „Variante B“ untersucht.

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

2.3.2.1.1 Nullvariante – ausgeschieden

Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist die Nullvariante, also das Unterlassen des Ausbaus der B 299 im Bereich Harter Holz in Kombination mit der Anlage eines begleitenden Geh- und Radweges zu prüfen. Hier sind mehrere Varianten denkbar. In Betracht käme einerseits der völlige Verzicht in Verbindung mit der Vornahme reiner Instandhaltungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen. Weiterhin kämen noch die erweiterten Nullvarianten 0+ und 0++ in Betracht, bei der zumindest eine Oberbauverstärkung bzw. eine Oberbauverstärkung und der Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges vorgenommen würden.

Die Nullvariante sowie ihre verschiedenen Untervarianten kommen nicht in Betracht, da sie die Planungsziele nicht oder nur teilweise erreichen können. Sie wurden deshalb zu Recht auf der 1. Bewertungsstufe ausgeschieden. Ein vollumfänglicher Verzicht lediglich gepaart mit Instandsetzungs- oder Erhaltungsmaßnahmen könnte allenfalls eine kurzfristige Verbesserung hervorrufen, da der Unterboden der Straße mangelhaft ist. Ohne eine Oberbauverstärkung können die hierdurch begünstigten Unfallrisiken für „Fahrunfälle“ nur temporär abgesenkt werden und der motorisierte Verkehr würde nicht vom unmotorisierten Verkehr getrennt. Die Problematik der

häufig auftretenden Unfälle im Längsverkehr könnte mit dieser Variante ebenfalls nicht entgegengewirkt werden. Weiterhin würde auf längere Dauer gesehen ein hoher Aufwand an Haushaltsmitteln für die Bestandserhaltung aufgewandt werden müssen, sodass sich die Variante langfristig als nicht wirtschaftlich darstellt.

Die Variante 0+ mit Oberbauverstärkung kann zwar das Problem der „Fahrnfälle“ minimieren, es verbleibt jedoch die Problematik der „Unfälle im Längsverkehr“ sowie der fehlenden Trennung des motorisierten Verkehrs vom Radverkehr, sodass das Planungsziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht vollumfänglich erreicht wird. Auch die Variante 0++, welche eine Oberbauverstärkung und den Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs vorsieht, kann die Gefahr der „Unfälle im Längsverkehr“ nicht reduzieren. Die meisten Unfälle im Längsverkehr werden aufgrund einer zu geringen Fahrbahnbreite im Bestand und einem daraus resultierenden Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern hervorgerufen, die sich in entgegengesetzter Richtung bewegen. Diese Problematik wird durch die Variante 0++ nicht behoben. Aus diesem Grund wurden die Nullvarianten in der 1. Bewertungsstufe zurecht ausgeschieden.

2.3.2.1.2 Variante A: Bestandsausbau ohne Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs

Die Variante A umfasst den Ausbau der B 299 im Bestand, wobei die Fahrbahnbreite an die RAL-Angaben angepasst wird, sodass der Querschnitt nach RQ 11 eine Fahrbahnbreite von acht Metern mit beiderseits 1,5 Meter breitem Bankett aufweist. Weiterhin wird eine Oberbauverstärkung vorgenommen. Ein straßenbegleitender Geh- und Radweg wird nicht angelegt. Demnach endet der im Bestand südöstlich der B 299 liegende, aus Unterneukirchen kommende unselbstständige Geh- und Radweg im Harter Holz bei Abschnitt 3140 Station 0,280. Außerorts im Bereich der B 299 im Harter Holz müssten sich schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer weiterhin unmittelbar neben dem motorisierten, hoch frequentierten Bundesstraßenverkehr mit hohem Schwerverkehrsanteil bewegen. Dies ist mit dem Planungsziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, nicht vereinbar. Zwar kommt es zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit, da die Unfallauffälligkeiten bezüglich „Unfällen im Längsverkehr“ sowie „Fahrnfällen“ minimiert werden können, die oben benannte Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer bleibt jedoch bestehen. Aus diesem Grund wurde Variante A ebenfalls zu Recht in der 1. Bewertungsstufe ausgeschlossen.

2.3.2.1.3 Variante B: Bestandsausbau mit Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges

Die Variante B umfasst den Ausbau der B 299 im Bestand, wobei die Fahrbahnbreite an die RAL-Angaben angepasst wird, sodass der Querschnitt nach RQ 11 eine Fahrbahnbreite von acht Metern mit beiderseits 1,5 Meter breitem Bankett aufweist. Weiterhin wird, wie bei Variante A, eine Oberbauverstärkung vorgenommen. Zusätzlich wird ein straßenbegleitender Geh- und Radweg zwischen Garching a. d. Alz und Unterneukirchen angelegt. Es sind vier Untervarianten möglich. Der Geh- und Radweg kann einerseits nordwestlich der Fahrbahn geführt werden, wobei die Fahrbahn entweder nach Südosten (B1/SO) oder Nordwesten (B1/NW) verbreitert wird. Andererseits kann der Geh- und Radweg südöstlich der Fahrbahn angelegt werden, wobei die Fahrbahn ebenfalls entweder nach Südosten (B2/SO) oder Nordwesten (B1/NW) verbreitert wird.

Diese Variante B ist in der Lage, die Planungszielen zu erreichen. Durch die Verbreiterung der Fahrbahn gepaart mit der Oberbauverstärkung wird die Verkehrssicherheit gefördert, da Unfallschwerpunkte bezüglich „Unfällen im Längsverkehr“ und „Fahrunfällen“ minimiert werden können. Durch die Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges werden schwächerer Verkehrsteilnehmer geschützt und der motorisierte vom unmotorisierten Verkehr getrennt. Weiterhin wird eine Lücke im bestehenden Wegenetz geschlossen. Aus diesen Gründen gelangt die Variante B mit ihren Untervarianten in die 2. Bewertungsstufe „Bewertung und Vergleich der Varianten“.

2.3.2.1.4 Variante C: Neutrassierung mit Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges

Bei dieser Variante würde einer Neutrassierung der Trasse erfolgen und die Bestandstrasse ersetzen. Unter der Prämisse der Minimierung des Eingriffes in den Bannwald ist eine Änderung der Linienführung allerdings nicht möglich. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist dies auch nicht erforderlich, da die Verkehrssicherheit der Bestandstrasse durch einen Ausbau im Sinne der Variante B gleichermaßen erreicht werden kann, ohne dass ein derartig großer Eingriff in den Bannwald notwendig wird. Variante C wurde demnach im Rahmen der 1. Bewertungsstufe vorab ausgeschlossen.

2.3.2.2 Abwägung zwischen der Varianten B1/SO, B1/NW, B2/SO und B2/NW

Der Vorhabenträger hat im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1) unter Punkt 3.2.2.3 eine tabellarische Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile der vier einzelnen Planvarianten B1/SO, B1/NW, B2/SO und B2/NW vorgenommen. Hiermit

wird ergänzend auf diese Tabelle verwiesen, wobei die Planfeststellungsbehörde im Folgenden die vom Vorhabenträger vorgenommene Abwägung der Varianten im Grundsatz aufgreift und sie nachfolgend durchführt. In die Abwägung eingeflossen sind Aspekte der Verkehrssicherheit, der Verkehrsqualität, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit.

2.3.2.2.1 Ausscheiden der Variante B1/SO

Die Variante B1/SO schneidet in der Abwägung am schlechtesten ab.

Ein Anschluss des neu angelegten Geh- und Radwegs am Bauende südöstlich der B 299 an den bereits bestehenden Geh- und Radweg ist nicht ohne weiteres möglich. Eine sichere Radverkehrsführung wäre ohne die Anlage einer zusätzlichen Radwegeunterführung, welche die B 299 als Nord-Süd-Achse mit überregionaler Verbindungsstufe höhenfrei kreuzt, nicht möglich. In diesem Zusammenhang müsste eine 90° Kurve angelegt werden, welche mit ungünstigen Sichtverhältnissen einhergeht. Dies wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus.

Auch auf die Verkehrsqualität wirkt sich die Radwegunterführung negativ aus. Die Reisezeit wird sich aufgrund der Unterführung maximal geringfügig verbessern. Außerdem ist eine Radwegunterführung als unattraktiv für den unmotorisierten Verkehr anzusehen, dies gilt insbesondere zur Nachtzeit. Im Rahmen der Umweltverträglichkeit wirkt sich diese Straßenführung negativ auf das Schutzgut Mensch aus, da die Fahrbahn näher an die Wohnbebauung Hartfeld und zum Teil Hart a. d. Alz heranrückt. Dies hat zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen zur Folge und widerspricht dem Planungsziel, die Umweltauswirkungen auf die angrenzende Wohnbebauung zu minimieren. Auch das Schutzgut Tiere und Pflanzen wird im Vergleich zu den B2 Variante aufgrund des stärkeren Eingriffs in den Bannwald stärker belastet. Weiterhin wird im Rahmen des Eingriffs in Privatgärten von Hartfeld und zum Teil Hart a. d. Alz eingegriffen. Im Rahmen der Wirtschaftlichkeit schneidet diese Varianten am schlechtesten ab, da eine teure Radunterführung benötigt wird und Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des Heranrückens der Fahrbahn an die Wohnbebauung erforderlich werden. Dies macht sie zur teuersten der vier möglichen Varianten. Bezüglich der verfolgten Planvariante B2/NW schneidet diese Variante in allen Aspekten gleich oder schlechter ab, mit Ausnahme des Schutzguts Wasser im Rahmen der Umweltverträglichkeit, da eine Aufweitung vom Wasserschutzgebiet weg erfolgt.

In Zusammenschau mit allen anderen, teils schweren Nachteilen der Variante B1/SO und den in Qualität und Quantität eher geringen Vorteilen gegenüber der

planfestgestellten Variante B2/NW ergibt sich, dass die Variante B1/SO auf der 2. Bewertungsebene ausgeschieden werden konnte.

2.3.2.2.2 Ausscheiden der Variante B1/NW

Die Variante B1/NW, bei welcher der Geh- und Radweg nordwestlich der Fahrbahn geführt und die Fahrbahn nach Nordwesten verbreitert wird, schneidet in der Abwägung am zweitschlechtesten ab. Genau wie bei der Variante B1/SO ist die Anlage einer Radwegunterführung notwendig, was sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Wirtschaftlichkeit auswirkt (s. o. Variante B1/SO). Vorteile gegenüber der Variante B1/SO ergeben sich daraus, dass die Trasse nicht näher an die Wohnbebauung heranrückt, es kommt demnach nicht zu einer Verschlechterung der Umweltauswirkungen zum Bestand und Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich. Dieser Punkt wirkt sich positiv auf die Wirtschaftlichkeit aus. Insofern schneidet sie besser ab als Variante B2/SO, nicht jedoch besser als die gewählte Planfeststellungsvariante. Im Rahmen des Bannwaldverlusts verursacht diese Variante den höchsten Eingriff aller Vergleichsplanfälle. Als positiver Aspekt ist zu nennen, dass keine Eingriffe in Privatgärten erfolgen.

In Zusammenschau mit allen, teilweise schwerwiegenden Nachteilen der Variante B1/NW gegenüber der planfestgestellten Variante B2/NW ergibt sich, dass die Variante B1/NW auf der zweiten Bewertungsebene ausgeschieden werden konnte.

2.3.2.3 Ausscheiden der Variante B2/SO

Die Variante B2/SO schneidet in der Abwägung am zweitbesten ab. Vorteilhaft gegenüber den B1-Varianten ist zunächst, dass der neue Geh- und Radweg direkt an dem am Bauende endenden bundesstraßenparallelen Geh- und Radweg angeschlossen werden kann, sodass keine Unterführung erforderlich wird. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit und -qualität aus, da keine 90° Kurve mit schlechten Sichtverhältnissen angelegt werden muss und die Fahrzeit im Vergleich zu den B1 Varianten verringert wird. Die Attraktivität der Strecke wird durch eine durchgängige Verbindung erhöht. Auch bezüglich der Wirtschaftlichkeit ist dies vorteilhaft, da eine Unterführung mit hohen Kosten verbunden ist. Im Rahmen der Umweltverträglichkeit schneidet die Variante schlechter ab, als die planfestgestellte Variante B2/NW. Im Vergleich zum Bestand rückt die Fahrbahn, vergleichbar mit der Variante B1/NW, näher an die bestehende Wohnbebauung heran, sodass eine erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastung die Folge ist. Dies macht Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, welche sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit auswirken.

Positiv ist festzustellen, dass der Eingriff in den Bannwald bei dieser Variante geringer ausfällt, als bei allen anderen Varianten. Dies resultiert jedoch gleichermaßen darin, dass ein Eingriff in Privatgärten erfolgt. Auch im Rahmen des Schutzgut Wassers weist die Variante leichte Vorteile gegenüber der planfestgestellten Variante auf, da die Aufweitung vom bestehenden Wasserschutzgebiet abweicht.

In Zusammenschau mit allen Nachteilen der Variante B2/SO und den in Qualität und Quantität eher geringen Vorteilen gegenüber der planfestgestellten Variante B2/NW ergibt sich, dass die Variante B2/SO auf der 2. Bewertungsebene ausgeschieden werden konnte.

Zwar weist diese Variante leichte Vorteile in den Bereichen Umwelt beim Schutzgut Wasser sowie Tiere und Pflanzen auf, sie schneidet jedoch deutlich schlechter bei der Umweltverträglichkeit mit dem Schutzgut Mensch und im Rahmen der Wirtschaftlichkeit ab.

2.3.2.4 Variante B2/NW (Feststellungsvariante)

Die Variante B2/NW, bei welcher der Geh- und Radweg südöstlich der Fahrbahn geführt wird und die Fahrbahn nach Nordwesten verbreitert wird, schneidet in der Abwägung am besten ab.

Im Bereich Verkehrssicherheit schneidet sie wie die Variante B2/SO besser ab als die B1-Varianten. Dies folgt daraus, dass der neue Geh- und Radweg direkt an dem am Bauende endenden bundesstraßenparallelen Geh- und Radweg angeschlossen werden kann, sodass keine Unterführung erforderlich wird. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, da keine 90° Kurve mit schlechten Sichtverhältnissen angelegt werden muss und die Fahrzeit im Vergleich zu den B1 Varianten verringert wird. Auch bezüglich der Verkehrsqualität sind die B2-Varianten den B1-Varianten vorzuziehen. Durch den direkten Anschluss an den bereits bestehenden Geh- und Radweg kann die kürzeste Reisezeit erzielt werden, es besteht eine durchgängige Verbindung. Unterführungen sind für den Fuß- und Radverkehr weniger attraktiv, insbesondere zur Nachtzeit. Im Bereich der Umweltverträglichkeit schneidet die Feststellungsvariante insgesamt am besten ab.

Die größten Vorteile weist sie im Schutzgut Mensch auf. Da die Fahrbahn im Vergleich zum Bestand am weitesten von der bestehenden Wohnbebauung Hartfeld und Hart a. d. Alz weggerückt wird, auch weiter als Varianten B1/NW, ergibt sich die größte Entlastung von Schadstoff- und Lärmimmissionen. Bei den Varianten B1/SO und B2/SO wird diese dagegen erhöht.

Auch beim Schutzgut Tiere und Pflanzen schneidet die Variante gut ab, lediglich die Variante B2/SO ist mit einem geringeren Bannwaldverlust verbunden.

Im Schutzgut Natur und Landschaft schneiden die Varianten gleich ab.

Beim Schutzgut Wasser weist die Feststellungsvariante leichte Nachteile gegenüber den südöstlichen Varianten auf, da eine Ausweitung zum Wasserschutzgebiet hin erfolgt. Erhebliche Beeinträchtigungen von Grundwasser oder Oberflächengewässern sind jedoch nicht zu erwarten.

Beim Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter ist festzuhalten, dass die Nordwestvarianten zwar etwas mehr Bannwald beanspruchen, es aber nicht zur Beanspruchung von Privatgärten der Wohngebiete Hartfeld und Hart a. d. Alz kommt.

Im Bereich Wirtschaftlichkeit schneidet die Variante B2/NW am besten ab. Im Vergleich zu den B1-Varianten ist keine Radunterführung erforderlich, welche mit hohen Kosten verbunden ist. Im Vergleich zur Variante B2/SO sind wiederum keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, welche gleichermaßen mit Kosten verbunden sind. Die Variante B2/NW ist die günstigste und demnach wirtschaftlichste Variante.

2.3.2.5 Ergebnis

Im Ergebnis kann die Variante B2/NW Vorteile in sämtlichen berücksichtigten Bereichen aufweisen. Leichte Nachteile im Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie Wasser werden durch die starken Vorteile im Schutzgut Mensch ausgeglichen. Weiterhin ist die Variante mit Abstand die wirtschaftlichste. Die Entscheidung des Vorhabenträgers, die Planvariante „B2/NW – bestandsorientierter Ausbau mit Anbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges südöstlich der Fahrbahn und Fahrbahnverbreiterung nach Nordwesten hin“ zu verwirklichen, wird daher von der Planfeststellungsbehörde für sachgerecht und nachvollziehbar gehalten.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen auch im Detail einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung durch die Planfeststellungsbehörde orientiert sich hinsichtlich des Ausbaustandards der Straße an den RAL. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind kein absoluter Entscheidungsmaßstab. Sie sind auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die in den RAL geregelten technischen Ausbauparameter bringen jedoch die anerkannten Regeln für die Anlage von Außerortsstraßen zum Ausdruck. Eine Straßenplanung, die sich daran orientiert, wird insoweit nur unter ganz besonderen Umständen gegen das

fachplanerische Abwägungsgebot verstoßen (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02). Solche Umstände sind weder ersichtlich noch von den Verfahrensbeteiligten geltend gemacht worden. Im Ergebnis entspricht die festgestellte Planung in Bezug auf den Ausbaustandard dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

2.3.3.1 Ausbaustandard Straße

Gemäß der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) ist die B 299 im Bereich des Ausbaus „Harter Holz“ nach ihrer Verkehrsfunktion als überregionale Straßenverbindung zwischen dem Oberzentrum Altötting/ Neuötting/ Burghausen und dem Mittelzentrum Traunreut/ Trostberg im Netz in die Verbindungsfunktionsstufe LS II einzuordnen.

Als Zwangspunkte für die Linienführung wurde die bestehende Bebauung „Hartfeld“ und in Hart a. d. Alz, die Geländetopographie, die Anbindung an der Kreisstraße AÖ 20, die Minimierung des Eingriffs in den Bannwald, sowie die Zone III des Wasserschutzgebiets „Garching“ berücksichtigt. Auf Grund des Ausbaucharakters als bestandsorientierter Ausbau ist die bestehende Linienführung ebenfalls ein zu berücksichtigender Zwangspunkt.

Die Trassierung richtet sich nach der Straßenkategorie LS II, aus der sich grundsätzlich die Entwurfsklasse EKL 2 ergibt. Obwohl die prognostizierten Verkehrszahlen für das Jahr 2035 mit 11.900 Kfz/24h über der Grenze von 8.000 Kfz/24h liegen, welche eine Reduzierung des Querschnitts von der EKL 2 auf die EKL 3 zulässt, wurde der Querschnitt RQ 11 der EKL 3 gewählt. Dies bedeutet eine Fahrbahnbreite von acht Metern mit beiderseits 1,5 Meter breitem Bankett.

Die Wahl der niedrigeren EKL erfolgt aus folgenden Gründen:

Der durch die Maßnahme hervorgerufene Flächenverbrauch wird reduziert, was aufgrund der Lage der Ausbaustrecke in einem besonders schützenswerten Bannwald notwendig ist. Dies hat gleichermaßen ein Kostenersparnis aufgrund der geringeren Breite zur Folge. Weiterhin wird der Bedarf an Ausgleichsflächen für die Aufforstung reduziert. Bei der Maßnahme handelt es sich um einen bestandsorientierten Ausbau eines 1,7 km langen Teilstücks im bestehenden Verlauf der B 299. Die beidseitig angrenzenden Streckenabschnitte der B 299 sind nach der EKL 3 geplant und ausgebaut, ein Ausbau mit einem Querschnitt nach EKL 2 ist nicht vorgesehen. Im Bereich „Harter Holz“ wäre ein solcher Ausbau demnach nicht zweckmäßig. Zuletzt spielt der mittel- bis langfristig angedachte Bau der Ortsumgehung von Garching eine Rolle, welcher die Verkehrszahlen gemäß dem Landesverkehrsmodell Bayerns (LVM-By) mit einem prognostizierten DTV von 5.200 Kfz/24h deutlich unter die Grenze von 8.000 Kfz/24h sinken lassen wird.

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn der B 299 und der Errichtung von Schutzplanken im Bereich der Bebauung „Hartfeld“ wird sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessern. Bei der Planung des Ausbaus wurden die Vorgaben der geltenden technischen Regelwerke berücksichtigt. Die Festlegungen der einzelnen Richtlinien und Merkblätter basieren auf dem Grundsatz der verkehrssicheren Straßenraumgestaltung mit den Aspekten der „selbsterklärenden Straße“ und des „fehlerverzeihenden Seitenraums“. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die, gemäß geltenden technischen Regelwerken, geplante Straße grundsätzlich verkehrssicher gestaltet wird.

Die Einmündung der Kreisstraße AÖ 20 in die B 299 ist in der Planung, wie bereits im Bestand, mit einer regelkonformen Linksabbiegespur versehen. Die notwendigen Anfahrtsichtweiten werden eingehalten. Die Einmündung der Kreisstraße AÖ 20 ist zur besseren Begreifbarkeit des Knotenpunkts mit einem Fahrbahnteiler (kleinen Tropfen) ausgestattet, dies entspricht dem Rechtsabbiegetyp RA4. Die Ausrundung erfolgt mit einem dreiteiligen Kreisbogen. Die Installation einer Lichtsignalanlage wird aktuell im Sinne der Verkehrsabwicklung als nicht notwendig erachtet, da die Anlage bereits im Bestand leistungsfähig ist und der Knotenpunkt keine Unfallhäufungsstelle darstellt.

Die offen zu bleibenden Zufahrten werden in Asphaltbauweise ohne Bankett an den Bestand angepasst. Die Radien zur Ausrundung orientieren sich am Bestand und werden mit einem Radius von drei bis fünf Metern ausgebildet.

Die zu schließenden Zufahrten sollen bis zum geplanten Böschungsfuß zurückgebaut werden. Die Ausstattung der Straße mit Markierung, Beschilderung, sowie Leit- und Schutzeinrichtungen (Schutzplanken usw.) erfolgt im Einvernehmen mit dem Landratsamt Altötting, Unterer Straßenverkehrsbehörde, gemäß den einschlägigen Richtlinien.

Bezüglich den Einzelheiten der Linienführung der B 299 wird auf den Erläuterungsbericht, Planunterlage Nr. 1, Ziffer 4.3.1, S. 29, verwiesen.

Die Bundesstraße wurde in die Entwurfsklasse 3 gemäß den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) eingestuft. Ausgehend von der EKL 3 wurde eine Planungsgeschwindigkeit $V = 100 \text{ km/h}$ gewählt. Damit werden die maßgebenden raumordnerischen Zielsetzungen erfüllt und den örtlichen Gegebenheiten sowie verkehrstechnischen Anforderungen Rechnung getragen.

Eine Abweichung von der RAL erfolgt bei Bau-km 0+037. Auf den Radius $R = 500$ folgt hier eine Gerade. In diesem Bereich wurde auf einen Übergangsboden verzichtet. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an den Bestand. Die Trassierung wurde am Bauanfang auf Basis der Bestandsvermessung erstellt. Da

der Bauanfang innerorts liegt, mit einer maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h, entstehen durch den Verzicht auf den Übergangsbogen keine Einschränkungen in der Verkehrssicherheit.

Eine weitere Abweichung von der RAL erfolgt beim gewählten Kuppenhalbmesser bei Bau-km 1+380, welcher 2.700 m beträgt. Bei der angesprochenen Kuppel handelt es sich um eine geringfügige Änderung der Längsneigung ohne Vorzeichenwechsel. Die Einhaltung des Ausrundungshalbmesser ist daher hinsichtlich der Fahrdynamik und -sicherheit bei weitem nicht so streng auszulegen als bei einer Kuppe im klassischen Sinne mit Vorzeichenwechsel der Längsneigung. Die verwendeten Trassierungselemente sind so aufeinander abgestimmt, dass keine Unstetigkeit auftreten und die angestrebte Streckenqualität erreicht wird. Die Trassenführung wurde hinsichtlich der sich aus der Aneinanderreihung und Überlagerung der entsprechenden Lage-, Höhen- und Querschnittselemente ergebenden Raumelement überprüft. Die Anforderungen an eine ausgewogene räumliche Linienführung sind erfüllt.

Für alle Abschnitte der Neubaustrecke ist die erforderliche Haltesichtweite in beide Fahrrichtungen ausreichend vorhanden.

In beide Fahrrichtungen werden die Sollangaben für die Überholsichtweiten, 600 Meter bei der EKL 3, in allen Bereichen, in denen das Überholen verkehrsrechtlich erlaubt ist, eingehalten. Die Ermittlung des Fahrbahnaufbaus für die durchgehende Hauptstrecke der B 299 sowie den straßenbegleitenden Radweg erfolgte nach den Mindestanforderungen der RStO 12, Ausgabe 2012. Insoweit wird auf die Planunterlage Nr. 14.1 verwiesen. Die durchgehende Hauptstrecke der B 299 weist die Belastungsklasse BK 10 auf. Die Böschungen erhalten eine Mindestbreite von zwei Metern mit variierender Böschungsneigung und werden gem. landschaftspflegerischen Begleitplan bepflanzt. Die erforderliche Betriebsausstattung der Straße wird entsprechend dem gültigen Regelwerk vorgesehen. Die Vorgaben der Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) und die Vorgaben der Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB) in der jeweils geltenden Fassung werden eingehalten.

2.3.3.2 Ausbaustandard des separaten Geh- und Radwegs

Die Geh- und Radwegverbindung erfolgt im Umbaubereich künftig außerhalb der Bundesstraße.

Im derzeitigen Bestand befindet sich kein separater Geh- und Radweg. Aus diesem Grund wird ab der Einmündung der Kreisstraße AÖ 20 in die B 299 ein straßenbegleitender Geh- und Radweg hergestellt. Diese Anlage stellt einen

Lückenschluss im bestehenden Radwegenetz entlang der B 299 zwischen den Gemeinden Garching a. d. Alz und Unterneukirchen dar.

Der Radweg wird gemäß den Parametern der RAL angelegt und weist eine Querschnittsbreite von 3,5 Metern mit einem Regelbankett von jeweils bei Damm bzw. Einschnitt von 0,5 Meter auf. Die befestigte Fläche beträgt 2,5 Meter. Die Ermittlung des Fahrbahnaufbaus erfolgte nach den Mindestanforderungen der RStO 12, Ausgabe 2012. Insoweit wird auf die Planunterlage Nr. 14.1 verwiesen.

Der Ausbaustandard und die Führung des Geh- und Radwegs entsprechen den erforderlichen Standards. Der Geh- und Radweg dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit, da er eine ausreichende Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer sicherstellt.

2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

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

2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Die durch den Vorhabenträger gewählte Variante rückt, im Vergleich zu den anderen Varianten, am weitesten von der bestehenden Wohnbebauung ab. Dieses Abrücken der B 299 gegenüber der bestehenden Trassierung von bis zu fünf Metern nach Westen führt zu geringeren schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des BImSchG sowohl im Vergleich zum aktuellen Bestand als auch zu den anderen betrachteten Planungsvarianten. Dies gilt vor allem für die Anwesen im direkten Nahbereich der Trasse.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Der Beurteilungspegel für Straßen ist nach Abschnitt 3 i. V. m. Abschnitt 1 der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 (VkB. 2019, Heft 20, lfd. Nr. 139, S. 698) zu berechnen. 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.

2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Die Verkehrslärmvorsorgepflicht gemäß § 41 BImSchG i. V. m. der 6. BImSchV besteht nur bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung einer Straße.

Mit dem Bau eines Verkehrsweges i. S. d. § 41 BImSchG ist der Neubau an einer Stelle gemeint, an der bisher kein Verkehrsweg bestand. Von einem Neubau ist außerdem auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf längerer Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände.

Indiz für eine Änderung des Verkehrsweges ist die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straßen. Eine wesentliche Änderung liegt gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV nur vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) oder
- wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) oder
- wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm 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. (§ 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV)

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

Es handelt sich nicht um den Bau einer Straße i. S. v. § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV. An der besagten Stelle besteht bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Straße in Form der B 299. Durch das Bauvorhaben wird die bisherige Trasse nicht auf einer

längeren Strecke verlassen. Es kommt lediglich zu einer Verbreiterung der bereits bestehenden Straße, die Streckenführung wird grundsätzlich nicht verändert. Im Rahmen dieser Verbreiterung kommt es zu einer leichten Verschiebung der Trasse nach Nordwesten, das äußere Erscheinungsbild im Gelände verändert sich jedoch nur geringfügig. Die Verschiebung resultiert im Wesentlichen aus der Verbreiterung der Fahrbahn, sowie der Anlage eines separaten, aber straßenbegleitenden Geh- und Radwegs in dem Bereich, in dem die Straße bereits im aktuellen Ausbauzustand verlief. Vorliegend handelt sich aufgrund dieser Erwägungen um eine am Bestand orientierte Erweiterung und nicht um einen Neubau.

Eine wesentliche Änderung der B 299 im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist ebenfalls nicht gegeben.

Für die Annahme eines neuen eigenständigen Fahrstreifens im Sinne des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV genügt die Verbreiterung der Fahrbahn um insgesamt zwei Meter (ohne Randstreifen) nicht. Gemäß § 7 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 StVO ist ein Fahrstreifen der Teil der Fahrbahn, den ein mehrspuriges Fahrzeug zum ungehinderten Fahren im Verlauf der Fahrbahn benötigt. Die vorgesehene Querschnittsbreite der geplanten Fahrbahn ist anhand der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen – RAL – allein für den bereits bestehenden Fahrstreifen notwendig, um ein ungehindertes und sicheres Fahren zu gewährleisten. Ein neuer Fahrstreifen wird nicht errichtet, es bleibt bei der einstreifigen Streckenführung.

Es liegt auch keine wesentliche Änderung i. S. d. § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Bei der Baumaßnahme handelt es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff bei dem nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV geprüft werden muss, ob eine wesentliche Änderung vorliegt. Dies folgt aus der „Richtlinie für den Verkehrslärmschutz an Straßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“, welche nach Punkt III der Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren vom 14. Februar 2007 bei allen Straßen in staatlicher Verwaltung zu beachten sind. Die VLärmSchR 97 nennt insbesondere den Bau von Radwegen als Beispiel für einen erheblichen baulichen Eingriff, sodass diese Bauvorhaben umfasst sind.

Eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegt dennoch nicht vor.

Der Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose zugrunde zu legen, diese ergibt sich aus der Verkehrsuntersuchung (Planunterlage Nr. 22). Die Berechnungen und die aktuelle sowie prognostizierte Immissionsbelastung ergeben sich aus der schalltechnischen Untersuchung in

Planunterlage Nr. 17.1. Die Berechnung der Schallemissionen wurden nach den in der RLS-19 beschriebenen Rechenverfahren durchgeführt. Bezüglich der Details wird auf Planunterlage Nr. 17.1 verwiesen.

Der Vergleich zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall zeigt, dass durch das geplante Abrücken der Fahrbahn von den betroffenen Wohnbereichen „Hartfeld“ und „Hart a. d. Alz“ eine Pegelminderung von bis zu -3 dB(A) erzielt werden kann (vgl. Planunterlage Nr. 17.1 Nr. 4). Die in Gesundheits- sowie Eigentumsrechtlicher Hinsicht kritischen Schwellenwerte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tags werden an keinem der 31 untersuchten Immissionsorte erreicht. Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV liegen aufgrund dieser Erwägungen nicht vor.

2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

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

Durch die Luftschadstoffuntersuchung (Planunterlage Nr. 17.2) erfolgte eine rechnerische Abschätzung (Prognose) der lufthygienisch relevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub, unterteilt in PM-10 und PM-2,5. Grundlage der Untersuchung waren die bestehende Vorbelastung im Untersuchungsraum, die Emissionsfaktoren aus der HBEFA 4.1, die aktuelle Straßenplanung, sowie die prognostizierten Verkehrsmengen im Planfall (Ortsumgehung Trostberg, Altenmarkt und Tacherting unter Verkehr) für das Prognosejahr 2035. Die Betrachtung dieser lufthygienisch relevanten Schadstoffe ergab keine Überschreitung der Jahreshrenzwerte bzw. der zugelassenen Häufigkeit der Jahres- und Tagesmittelwerte.

Im Jahr 2035 wurde eine maximale Gesamtkonzentration von 16,8 µg/m³ als Jahresmittelwert für Stickstoff (NO₂) berechnet, welcher mit zunehmender Entfernung zur Bundesstraße abnimmt. Der Immissionsgrenzwert der 39. BImSchV von 40 µg/m³ wird damit in allen Abschnitten deutlich unterschritten. Der Stundenmittelwert wird anhand der Berechnung einmal im Jahr überschritten, zulässig sind 18 Überschreitungen pro Jahr.

Die maximale PM-10-Gesamt-imissionskonzentration als Jahresmittelwert wurde in Höhe von 14 µg/m³ berechnet, sodass der Grenzwert von 40 µg/m³ deutlich unterschritten wird. Im Tagesmittelwert, welcher gemäß der 39. BImSchV bei 50 µg/m³ liegt, wurden insgesamt zehn Überschreitungen errechnet. Dieser Wert liegt deutlich unter den 35 zulässigen Überschreitungen.

Die maximale PM-2,5-Gesamt-imissionskonzentration wurde im Jahresmittelwert in Höhe von 9,37 µg/m³ ermittelt, sodass der Grenzwert von 25 µg/m³ deutlich unterschritten wird.

Eine problematische Erhöhung der Schadstoffbelastung ist nicht gegeben, da die errechneten Immissionen deutlich unter den gültigen Grenzwerten liegen. Bezüglich der detaillierten Daten wird auf das Luftschadstoffgutachten in Planunterlage Nr. 17.2 verwiesen.

2.3.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage sind nach BBodSchG nicht unzulässig. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG) rechtfertigt hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der Straße werden für die Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktion eintreten. Angrenzend an das Baufeld befinden sich im südöstlichen Bereich der bestehenden B 299 Altlastverdachtsfälle. Die baulichen Eingriffe in diesem Bereich sind relativ gering, da sich der neu anzulegende Geh- und Radweg innerhalb der Grenzen der aktuellen Fahrbahn bewegt. In diesem Zusammenhang wurde durch das Ingenieurbüro gbm eine umweltanalytische Bodenuntersuchung durchgeführt, um die Gefahr von Bodenverunreinigungen abzuschätzen. Es wurden stark erhöhte PAK-Werte, insbesondere Benzo(a)pyren, sowie leicht erhöhte Werte von diversen Metallen und Feststoffen und teilweise Kohlenwasserstoffe im Mutterboden festgestellt. Bei einer Probe wurde eine leicht erhöhte PFOA-Belastung festgestellt. Die stärker belasteten

Mutterböden können nach Abtrag nicht mehr eingebaut werden. Es ist von einer etwas geringeren Belastung der umliegenden Böden auszugehen, da die hohen PAK-Werte nach Einschätzung des Gutachters aus der organoleptisch auffälligen unteren Asphaltenschicht der bisherigen Straße resultieren. Die stärker belasteten Böden werden deshalb baubegleitend ausgehoben und separat gelagert, um eine Verschlechterung der Belastung der umliegenden Böden zu verhindern.

Auch die Frostschutzschicht zeigt eine stark erhöhte PAK-Belastung auf, welche ebenfalls auf die organoleptisch auffällige Asphaltenschicht zurückzuführen ist. Ein Wiedereinbau ist nicht möglich, es muss eine Entsorgung gemäß der Verordnung über Deponien und Langzeitlager (Deponieverordnung – DepV, 2016) erfolgen. Zur Vermeidung von weiteren Schadstoffbelastungen ist eine konsequente, schichtbezogene Trennung zum darüber liegenden Asphalt erforderlich und geplant. Zur Vermeidung von Schadstoffeinträgen in den Untergrund wird das Material abgedeckt und auf wasserundurchlässigen Schichten gelagert.

Der Vorhabenträger hat zugesagt, im Zuge der Bauvorbereitung/Ausführung eine weitere Beprobung (Deklarationsanalytik) durchzuführen. Hierzu wurde er zusätzlich unter Punkt A. 3.4.16 dieses Beschlusses verpflichtet.

Aufgrund der obigen Ausführungen ist eine Überschreitung der in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten 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 der zu erwartenden Verkehrsbelastung und dem Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

Einwände

Das Landratsamt Altötting gibt an, dass sich direkt angrenzend an den Straßenverlauf Altlastverdachtsflächen befinden würden. Demnach könne die Bodenschutzbehörde des Landratsamt Altötting nicht ausschließen, dass auch auf weiteren Grundstücken Altlasten oder Schadstoffbelastungen vorhanden sind, die ihr lediglich nicht bekannt geworden seien.

Die benannten Flächen sind dem Vorhabenträger bekannt und befinden sich im südöstlichen Bereich der bestehenden B 299. In besagtem Bereich befindet sich der geplante Radweg innerhalb der aktuellen Fahrbahngrenzen, sodass sich die baulichen Eingriffe in geringen Ausmaßen halten. Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass umgehend ein Untersuchungs- und Entsorgungskonzept mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt sowie dem zuständigen Landratsamt abgestimmt wird, sofern

Altblagerung im Rahmen der Baumaßnahme angetroffen werden. Zusätzlich wurde der Vorhabenträger unter Punkt A. 3.4.12 dieses Beschlusses hierzu verpflichtet. Auf unbekannte Altlasten oder Schadstoffbelastungen kann demnach umgehend und fachgerecht reagiert werden.

Aus Sicht des Landratsamt Altötting können die bisher durchgeführten Bodenuntersuchungen nur bedingt als Beurteilungsgrundlage genutzt werden. Dies beruhe darauf, dass sie nicht nach den „Vorläufigen Leitlinien zur Bewertung von PFAS-Verunreinigungen in Wasser und Boden“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) in der aktuellen Fassung vom Juli 2022 durchgeführt wurden.

Das Umweltanalytische Gutachten von 2019 basiert auf dem damaligen Stand der Technik, welcher bei Erstellung im Jahr 2019 galt. Es ist insoweit zutreffend, dass nunmehr die „Vorläufigen Leitlinien zur Bewertung von PFAS-Verunreinigungen in Wasser und Boden“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) in der aktuellen Fassung 2022 zu Grunde zu legen wären. Dies ist vorliegend jedoch unschädlich, da das Umweltanalytische Gutachten gem. RE 2012 nicht Bestandteil des Planfeststellungsentwurfs ist und somit auch nicht planfestgestellt wird. Eine Änderung in den Unterlagen ist aus diesem Grund aus unserer Sicht nicht erforderlich.

Das Landratsamt Altötting wies darauf hin, dass seit dem 01.08.2023 die neue Ersatzbaustoffverordnung (EBV) in Kraft getreten ist und den RC-Leitfaden und die LAGA M20 (1997) aller dazugehörigen UMS ersetzt hat. Die EBV sei demnach für die Verwertung und Wiederverwendung von Bodenmaterial maßgeblich.

Der VHT hat zugesagt, dass für den Umgang mit belasteten Böden im Zuge der Bauvorbereitung/Ausführung (Deklarationsanalytik) eine weitere Beprobung erfolgen wird. Die Probenahmen und Deklarierung erfolgt dementsprechend nach der EBV und den dazugehörigen Regelwerken. Die Probennahme ist von Sachverständigen im Sinne des § 18 des Bundes-Bodenschutzgesetzes oder Personen mit vergleichbarer Sachkunde zu entwickeln und zu begründen, zu begleiten und zu dokumentieren. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist demnach sichergestellt. Zusätzlich wurde der Vorhabenträger unter Punkt A. 3.4.16 dieses Beschlusses hierzu verpflichtet.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Circa 470 Meter südwestlich vom Beginn der Baustrecke befindet sich das FFH-Gebiet „Wochenstuben der Wimpernfledermaus im Chiemgau“. Aufgrund der Entfernung von mehreren 100 Metern in Kombination mit der Beschränkung des Eingriffs auf ohnehin vorbelastete Straßen(neben)flächen kann eine Beeinträchtigung sicher ausgeschlossen werden.

Das Bauvorhaben nimmt randlich ein ca. 68 ha großes Trinkwasserschutzgebiet der Stadt Garching a. d. Alz in Anspruch (Kennzahl 2210784100042). Deshalb sind beim Bau adäquate Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers gemäß RiStWag durchzuführen. Hierzu wurde der Vorhabenträger unter Punkt A 3.3.2 dieses Beschlusses verpflichtet. Bei Einhaltung der genannten Vorschriften ist eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebiets nicht zu erwarten. Das Landratsamt Altötting und das Wasserwirtschaftsamt Traunstein äußerten insofern keine Bedenken.

Im Baufeld der Maßnahme liegen 0,02 ha artenreiche Flachland-Mähwiesen (G212-GU651L), welche durch das Vorhaben vorübergehend in Anspruch genommen werden. Weiterhin kommt es zu Kollateralschäden bei der Ersatzaufforstung im Rahmen der LMP-Maßnahme 15 AW von 0,05 ha Kalkmagerrasen (G312-GT6210). Beide oben genannten Biotope genießen den Schutzstatus nach § 30 BNatSchG. Für die Beseitigung/ vorübergehende Inanspruchnahme der nach § 30 BNatSchG i. V. m. Art. 23 BayNatschG gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung unter C. 2.2 dieses Beschlusses. Die Voraussetzungen des § 30 Abs. 3 BNatSchG, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG werden erfüllt, da die Beeinträchtigungen durch die Maßnahme 16 A ausgeglichen werden. Die Maßnahme 15 AW wurde mittels einen Roteintrag angepasst. Am Waldrand zum Magerrasen hin wird nun die bestockte Fläche um 5 Meter verschoben und ein 5 Meter breiter, 0,03 ha großer Krautsaum vorgelagert, um die Beschattung des Magerrasen zu minimieren. Dies erfolgte aufgrund der Rückmeldung des Landratsamts Altötting, untere Naturschutzbehörde, welche eine schleichende Zerstörung des Biotoptyps aufgrund

der Verschattung befürchtete und deshalb einen Pufferstreifen forderte. Bei Herstellung des fünf Meter breiten Krautsaums erklärte sich die untere Naturschutzbehörde mit den beschriebenen Änderungen einverstanden. Insoweit wird auf den E-Mail-Verkehr zwischen dem Vorhabenträger und dem Landratsamt Altötting, untere Naturschutzbehörde, vom 15.04.2024 verwiesen.

2.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

2.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

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

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

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

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

Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von der Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, gelten die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach folgender Maßgabe: Sind in Anhang IVa FFH-RL aufgeführte Tierarten,

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

liegt ein Verstoß gegen

- das Tötungs- und Verletzungsgebot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigungen durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,
- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigung unvermeidbar sind,
- das Verbot nach Abs. 1 Nr. 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Pflanzen nach Anhang IVb 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.

2.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Fachlichen Hinweisen zur

Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ in der Fassung vom 20. August 2018 Az.: G7-4021.1-2-3.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Planunterlage Nr. 19.1.3 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen. Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07).

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

2.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse

Haselmaus

Ein konkreter Nachweis der Haselmaus (*Muscardinus avellanarius*) im Vorhabengebiet liegt zwar nicht vor, es haben jedoch keine systematisch flächendeckenden Untersuchungen stattgefunden. Sie ist als möglicherweise vorkommend einzustufen, da im Vorhabengebiet überwiegend günstige bis sehr günstige Bedingungen für die Rasse vorliegen und sie in sechs von acht der angrenzenden Kartenblätter nachgewiesen wurde. Wegen der Einzelheiten verweisen wir auf Planunterlage Nr. 19.1.3.

Verstöße gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot sind nicht zu befürchten. Aufgrund der festgesetzten Bauzeitenregelung (1 V, 2 V) kann eine Zerstörung von Sommer- und Winternestern sicher vermieden werden. Im Eingriffsbereich überwinterte Tiere könne nach ihrem Erwachen im Frühjahr aus dem nun gehölzfreien, ungeeigneten Habitat abwandern. Da es durch das Vorhaben zu keiner projektbedingten Verkehrszunahme kommt, ergibt sich kein erhöhtes betriebsbedingtes Kollisionsrisiko.

Verstöße gegen das Störungsverbot sind nicht zu befürchten. Die Haselmaus besitzt lediglich eine geringe Störungsempfindlichkeit. Die Bauarbeiten werden zur Tageszeit stattfinden, die Art ist nachtaktiv. Weiterhin ist der Vorhabensbereich bereits heute durch die bestehende Straße vorbelastet. Für die einzelnen Individuen besteht die Möglichkeit, in das angrenzende Waldgebiet abzuwandern.

Verstöße gegen das Schädigungsverbot liegen nicht vor. Zwar kommt es im Rahmen des Vorhabens zu bau- und anlagebedingten Verlusten an geeigneten Lebensräumen entlang der bestehenden Bundesstraße, der randliche

Flächenverlust führt allerdings zu keiner erheblichen Entwertung der Lebensstätte. Es handelt sich um ein zusammenhängendes Waldgebiet von über 200 ha Größe und über einem km Breite. Im Gegensatz hierzu steht, dass die Mindestarealgröße einer Haselmauspopulation mit 20 ha angegeben wird. Demnach können betroffenen Individuen in ähnliche benachbarte Strukturen ausweichen. Die im Rahmen der Maßnahme 6 V neu zu pflanzenden Waldmäntel werden gemäß den Habitatansprüchen der Haselmaus optimiert.

Aufgrund der oben genannten Gründe und Vermeidungsmaßnahmen ist der Eintritt von Verbotstatbeständen für die Haselmaus ausgeschlossen.

Fledermäuse

Im Gebiet wurden verschiedene waldbewohnende Fledermausarten nachgewiesen, welche Baumquartiere beziehen (Fransenfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhauffledermaus). Für diese Arten kann es zu Verlusten von potenziellen Baumquartieren sowie Beeinträchtigungen von Flug- und Jagdhabitaten durch bau-, anlagen- und ggf. betriebsbedingten Wirkfaktoren kommen.

Verstöße gegen das Tötungs- und Verletzungsgebot sind nicht gegeben. Durch die Vermeidungsmaßnahmen 1 V, 3 V und 4 V werden Auflagen für die Rodungsarbeiten festgelegt, welche baubedingte Tötungen oder Verletzungen vermeiden. Das betriebsbedingte Kollisionsrisiko wird sich im Vergleich zum status quo nicht erheblich erhöhen. Durch das Vorhaben wird das Verkehrsaufkommen nicht gesteigert und es kommt allenfalls zu geringen Geschwindigkeitserhöhungen im Rahmen des bestandsorientierten Ausbaus.

Verstöße gegen das Störungsverbot liegen gleichermaßen nicht vor, da eventuell betroffene Quartiere bereits jetzt straßennah in der Vorbelastungszone liegen. Der Baubetrieb wird die Störung nicht erheblich verstärken.

Verstöße gegen das Schädigungsverbot können weitgehend ausgeschlossen werden. Verluste von als Fledermausquartieren geeigneten Baum- und Spechthöhlen können ausgeschlossen werden, da die kartierten Höhlenbäume nur Risse- und Spaltenquartiere aufweisen. Verluste von als Winterquartier geeigneten Bäumen sind ausgeschlossen. Allerdings kommt es nachweislich zum Verlust von 6 Bäumen mit Rissen und Spalten, die als Sommerquartiere in Frage kommen. Im angrenzenden 200 ha großen Waldgebiet sind vergleichbare Strukturen in größerer Anzahl vorhanden, dennoch können Engpässe nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Diese potentiellen Engpässe werden im Zuge der Maßnahme 13 ACEF durch das Anbringen 18 seminaturlicher Fledermaushöhlen FH1500 vermieden. Die

Aufhängung dieser Kästen erfolgt spätestens im März, da ab April die Sommerquartiere durch die Fledermäuse bezogen werden.

Unter Verwirklichung der oben genannten Vermeidungsmaßnahmen ist eine Beeinträchtigung der Fledermäuse nicht zu erwarten und ein Eintritt der Verbotstatbestände nicht gegeben. Gleiches gilt für die potentiell vorkommenden Fledermausarten, welche Baumquartiere beziehen, im Vorhabengebiet bisher aber nicht nachgewiesen wurden (Braunes Langohr, Großes Mausohr, Kleinabendsegler, Mopsfledermaus, Wasserfledermaus, Wimperfledermaus).

Zauneidechsen

Im Rahmen der faunistischen Untersuchungen im Jahr 2016 wurden außerhalb des Wirkraums des Vorhabens Zauneidechsen (*Lacerta agilis*) nachgewiesen, nicht jedoch in den straßennahen Probeflächen. Bei der Kartierung im Jahr 2021 konnten an den straßennahen Säumen entlang des gesamten Ausbauabschnitts keine Zauneidechsen nachgewiesen werden. Allerdings liegen zusätzlich geplante Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen in der Nähe von Säumen, in denen ein Vorkommen der Art nicht ausgeschlossen werden kann oder sogar wahrscheinlich ist. Aus diesem Grund war die Betroffenheit der Art zu prüfen.

Verstöße gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot können ausgeschlossen werden. Im Rahmen der Maßnahme 5 V werden die Baulager mit ortsfesten Zäunen eingegrenzt, so dass eine Aufweitung der Lagerflächen in von der Zauneidechse besiedelte Bereiche nicht möglich ist. Weiterhin wird ein Mindestabstand der Lagerflächen zu den eventuell besiedelten Saumstrukturen von fünf Metern gehalten, sodass Tötungen und Verletzungen vermieden werden.

Da es sich bei der Zauneidechse um eine störungsunempfindliche Art handelt, ist nicht von einer Verletzung des Störungsverbots auszugehen.

Verstöße gegen das Schädigungsverbot können weitgehend ausgeschlossen werden. Bei den Lagerflächen ist aufgrund der Maßnahme 5 V ein Abstand von mindestens fünf Metern zu angrenzenden Saumstrukturen und Gehölzen einzuhalten und die Lagerflächen sind vor Inbetriebnahme für die gesamte Bauzeit mit einem stabilen, ortsfesten Zaun eingefriedet.

Unter Verwirklichung der oben genannten Vermeidungsmaßnahmen ist eine Beeinträchtigung der Zauneidechsen nicht zu erwarten und ein Eintritt der Verbotstatbestände nicht gegeben.

Vogelarten

Im Vorhabengebiet befinden sich sieben Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie, welche einer genaueren Überprüfung bedürfen.

Im Umkreis des Vorhabens wurden mit Feldsperling, Star und Haussperling drei Vogelarten nachgewiesen, welche in benachbarten Siedlungen in Gärten und Gebäuden brüten. Da alle drei Arten weiterhin Baumhöhlen und Nistkästen als Brutplatz benutzen, ist eine Betroffenheit durch das Bauvorhaben nicht ohne weiteres auszuschließen. Weiterhin wurden zwei Brutpaare des Grauschnäppers nachgewiesen, eines zwischen Garching und Hart, das zweite im Siedlungsbereich von Hart. Der Kuckuck wurde im Wald des Vorhabengebiets mehrfach nachgewiesen. Als Brutschmarotzer hat er kein Nest oder Revierzentrum und verfügt über ein weitreichendes Revier. Die Goldammer ist weit verbreitet an Waldrändern und auf Kahlschlägen. Der Stieglitz wurde im Gebiet mit zwei Brutpaaren in Siedlungen und siedlungsnahen Gehölzbeständen nachgewiesen.

Verstöße gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot können bei allen sieben Arten ausgeschlossen werden. Rodungsmaßnahmen in Form von Fällungs- und Schnittmaßnahmen erfolgen im Zeitraum nach dem 1. November und demnach außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten der Vögel (vgl. Maßnahme 1 V). Geeignete Brutplätze für die in Baumhöhlen/Nistkästen brütenden Arten sind nicht betroffen, da im Rahmen der Habitatbaumkartierung keine geeigneten Brutplätze im Rodungsbereich gefunden wurden. Am Rande des Baufelds befindet sich der Spechthöhlenbaum Nr. 3, dieser wird im Rahmen der Maßnahme 4 V erhalten und bauzeitlich gegen Beschädigung oder Beseitigung geschützt. Gleiches gilt für am Rande des Baufelds stehende potentielle Habitatbäume für den Grauschnäpper. Das betriebsbedingte Kollisionsrisiko entspricht weiterhin dem status quo, da sich vorhabenbedingt weder das Verkehrsaufkommen noch die Geschwindigkeit erheblich ändern wird. Hieran ändert bezüglich der Goldammer auch die Tatsache nichts, dass diese ein hohes Kollisionsrisiko besitzt. Dieses Risiko liegt im gegenwärtigen Zustand gleichermaßen vor und wird nicht gesteigert.

Ein Verstoß gegen das Störungsverbot liegt bei keiner der Arten vor. Der Feldsperling gehört zu den Brutvogelarten ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen, Verkehrslärm hat für ihn keine Relevanz. Der Haussperling ist ein Kulturfolger mit Lebensschwerpunkt in menschlichen Siedlungen und generell störungsunempfindlich. Star und Grauschnäpper brüten gerne in Siedlungen und sind als Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit einzustufen. Auch heute liegen die kartierten Reviere bereits im Beeinträchtigungsbereich der Straße. Stieglitz und Goldammer gelten nach Kieler Institut für Landschaftsökologie (Kifl) als gering

lärmempfindlich. Insbesondere die Goldammer gilt als besonders kollisionsgefährdet, da sie regelmäßig im Nahbereich von Straßen brütet. Der Kuckuck als Art meidet Straßen, sodass ein Vorkommen im Umkreis der bestehenden Straße als unwahrscheinlich einzustufen ist. Sollte dennoch ein Vorkommen gegeben sein, so ist aufgrund der Vorbelastung von einem gewissen Gewöhnungseffekt auszugehen.

Das Schädigungsverbot wird ebenfalls nicht verletzt. Bei der Habitatbaumkartierung im Rodungsbereich wurden keine Baumhöhlen gefunden. Die örtlichen Brutpaare brüten in Nistkästen und an Gebäuden, ihre Lebensstätten sind vom Vorhaben nicht betroffen. Weiterhin kommen die Maßnahme 3 V und 4 V den Arten zu Gute. Der Grauschnäpper verliert aufgrund der Beseitigung des Habitatbaums Nr. 5 mit zwei Halbhöhlen bzw. Höhlenansätzen einen potentiellen Habitatbaum, ein aktueller Brutplatz besteht nicht. Dennoch geht Habitatpotential verloren. Im Rahmen der Maßnahme 14 ACEF werden spätestens im Februar nach der Beseitigung vier Halbhöhlenkästen aufgehängt, welche diesen Verlust kompensieren. Für den Kuckuck kommt es im Rahmen des Schädigungsverbot auf die Fortpflanzungsstätten der Wirtsvogel an, sodass insoweit auf die Aussagen verwiesen werden kann. Im Zuge der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen (6 V, 7 V, 11 G, 15 AW) werden Gehölze und sonstige extensive Grünflächen in größerem Umfang wiederhergestellt. Die Ausstattung mit Habitaten für Goldammer und Stieglitz wird sich im Vergleich zum status quo nicht verschlechtern.

Bei Umsetzung der Maßnahmen 1 V (Vermeidung von Tötungen), 2 V und 3 V (Minimierung von Habitatverlusten), 5 V, 6 V, 11 G, 15 AW (Neuanlage von Gehölzhabitaten) und der CEF-Maßnahme 14 ACEF (Halbhöhlenkästen) sind für die Europäischen Vogelarten keine Verbotstatbestände nach § 44 Abs.1 Nrn. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG zu erwarten.

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

Einwände

Die höhere Naturschutzbehörde, SG 51 der Regierung von Oberbayern, wandte ein, dass im Rahmen der Maßnahme 1 V ein Befahren möglicher Winterester grundsätzlich und nicht nur „soweit möglich“ zu vermeiden sei. Die Fällarbeiten mit schwerem Gerät seien von der Straße aus mit Greifarmen durchzuführen. Alternativ sei eine Fällung per Hand möglich. Für Winterquartiere geeignete Flächen seien vor

Beginn durch die ökologische Baubegleitung entsprechend auszuweisen und gegen Befahren zu sichern.

Durch die Maßnahme 1 V wird sichergestellt, dass notwendige Fällarbeiten soweit möglich von der Straße aus erfolgen. In kritischen Bereichen ist eine motormanuelle Fällung vorgesehen. Sollte in Teilbereichen eine Fällung von der Straße aus nicht möglich sein, sei es aus technischen oder faktischen Gründen, so werden die Fällungen unter Hinzuziehung der Umweltbaubegleitung durchgeführt. Diese muss die Bereiche, die Befahren werden müssen, vorab freigeben. Sollte es dennoch notwendig werden, als Winterester geeignete Strukturen zu befahren, so wurde der Vorhabenträger unter Punkt A. 3.4.5 dieses Beschlusses dazu verpflichtet, vorab einen Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme bei der höheren Naturschutzbehörde, SG 51 der Regierung von Oberbayern, zu stellen.

2.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in Planunterlage Nr. 19 beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs (BVerwG, NVwZ 1991, 364).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Planunterlage Nr. 19.1.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen

Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

2.3.5.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat der Vorhabenträger, der Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt,

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

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

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

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

2.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG Beschluss vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des

Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im Maßnahmenübersichtsplan, den Maßnahmeblättern (Planunterlage Nrn. 9.1 bis 9.3) sowie auf die Erläuterungen im landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Planunterlage Nr. 19.1.1) verwiesen.

2.3.5.3.3 Verbleibende Beeinträchtigungen

Im Rahmen der Baumaßnahme kommt es zu Eingriffen in den Naturhaushalt. Wie in den Planunterlagen Nrn. 19.1.1, Ziff. 4.1 Tabelle 3 und 19.1.2 dargestellt ist, werden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes von dem Bauvorhaben beeinträchtigt. Im Wesentlichen kommt es in den Schutzräumen zu folgenden Auswirkungen:

Bezugsraum 1: Straßenkörper übergeordneter Straßen (B299, AÖ20)

Es kommt zur Versiegelung von Straßennebenflächen (V51; 0,43 ha) und kleinflächig zur Inanspruchnahme von mäßig arteneichen Säumen und Staudenfluren trocken-warmer Standorte (K121-GB00BK; 0,01 ha). Dem stehen 0,08 ha Entsiegelung von Fahrbahnen und Straßennebenflächen gegenüber. In Summe ergibt sich hieraus ein Kompensationsbedarf von 11.191 WP.

Weiterhin werden 13 Bäume mit zusammen 0,04 ha Kronenfläche beseitigt. Dies hat einen Kompensationsbedarf von 2.310 WP zur Folge.

Durch die erforderliche Zufahrt zu der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche ergeben sich erhebliche Eingriffe auf 55 m², welche einen Kompensationsbedarf von 176 WP hervorrufen.

Insgesamt ist eine Kompensation von 13.677 WP in diesem Abschnitt notwendig.

Bezugsraum 2: Siedlungsbereiche

Es finden keine Beeinträchtigungen statt. Die Beeinträchtigungszone wird verringert und 252 m² Privatgärten und Kleingartenanlagen, strukturreich (P22), werden entlastet. Es ergibt sich ein Entlastungseffekt von -252 WP.

Bezugsraum 3: Abbauflächen

Es ergeben sich keine erheblichen Konflikte und kein Kompensationsbedarf.

Bezugsraum 4: Forste des Harter Holz

Es kommt zu einer Neuversiegelung von 0,64 ha Fläche. Weitere 0,34 ha werden durch die Umwandlung in begrünte Straßennebenfläche erheblich beeinträchtigt. Bauzeitlich werden weitere 1,04 ha durch Baustreifen erheblich beeinträchtigt. Zur bisherigen Beeinträchtigungszone kommen 0,81 ha neu hinzu. 0,20 ha Fläche liegen künftig nicht mehr in der Beeinträchtigungszone, sodass diesbezüglich eine Entlastung eintritt. In Summe ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 106.099 WP.

Weiterhin werden neun Bäume beseitigt, welche höherwertiger als die Bodenvegetation sind. Durch die Beseitigung von 610 m² höherwertiger Kronenflächen ergibt sich ein zusätzlicher Kompensationsbedarf von 2.128 WP.

Insgesamt ist eine Kompensation von 108.227 WP in diesem Abschnitt notwendig.

Bezugsraum 5: Siedlungsnaher Offenlandflächen

Durch den eigentlichen Straßenbau werden 0,02 ha anlagenbedingt und 0,06 ha bauzeitlich bedingt in Anspruch genommen. Es kommen 44 m² Beeinträchtigungszone neu hinzu. Hieraus ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 3.652 WP.

Weiterhin werden 26 m² einer nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschützten Flachland-Mähwiese G212-GU651L überbaut und weitere 174 m² bauzeitlich in Anspruch genommen. Hinzu kommt eine Baustelleneinrichtungsfläche auf einer ehemaligen Deponie, die mit Krautfluren bewachsen ist. Durch die bauzeitliche Inanspruchnahme von 0,24 ha entsteht ein Kompensationsbedarf von 7.668 WP.

Der gesamte Kompensationsbedarf in diesem Abschnitt beläuft sich auf 11.320 WP.

Bezugsraum 6: Naturnahe Wälder der Hangkante zum Alztal

Es findet eine Entlastung von 333 m² Buchenwälder basenreiche Standorte, alter Ausprägung (L243-9130) statt. Hieraus folgt ein Entlastungseffekt von -333 WP.

Gesamtbetrachtung

Insgesamt ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 132.639 WP für erhebliche Veränderungen auf 3,94 ha Fläche.

Zusammenfassend kommt es zu folgenden Projektwirkungen:

Anlagebedingt kommt es zu einer geringfügigen Verstärkung von Barriereeffekten bzw. Zerschneidung aufgrund der größeren Breite. Dies ist jedoch nur im Wald relevant und aufgrund der Vorbelastung der bestehenden Straße nicht erheblich. Betriebsbedingt könnte es eventuell zu einer geringfügigen Erhöhung des Kollisionsrisikos für bodengebundene Tierarten aufgrund der größeren Trassenbreite kommen. Eine erhebliche Veränderung im Vergleich zum status quo ist nicht zu erwarten.

2.3.5.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

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 festgelegt. Der Ausgleichsbedarf wurde anhand der BayKompV berechnet.

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

Wie bereits unter Punkt C. 2.3.5.3.3 dieses Beschlusses aufgeführt, verbleibt ein Kompensationsbedarf in Höhe von 132.639 WP.

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen, um den Kompensationsbedarf abzudecken:

- Maßnahme 15 AW: Erstaufforstung von Wald zum Ausgleich des Bannwaldverlustes (Fl. Nrn. 376, 376/2 und 376/3, Gemarkung Garching a. d. Alz, Gesamtfläche ca. 0,97 ha) mit einem Kompensationsumfang von 67.984 WP:

Die Fläche wird derzeit als Sportplatz genutzt. Geplant ist eine Neuaufforstung von Laubmischwald mit naturnaher Artenzusammensetzung und nur extensiver Bewirtschaftung. Mittel- bis langfristig ist die Erziehung und der dauerhafte Erhalt von mindestens 10 % Altholzanteil, sowie eines hohen Totholzanteils

anzustreben. Angrenzend an den Magerrasen (G312-GT6210) in der Nordostecke ist ein 10 Meter breiter Waldmantel aus Sträuchern und in geringem Umfang auch Bäumen II. und III. Ordnung vorgesehen. Zur zeitnahen Strukturanreicherung können außerdem geeignete Wurzelstöcke und Totholz aus dem Rodungsbereich sichergestellt, zwischengelagert und mit Umsetzung der Maßnahme hier eingebracht werden, um u.a. Habitate für Totholzkäfer und andere Totholz bewohnende Arten zu schaffen. Am Waldrand zum Magerrasen hin wird die bestockte Fläche um fünf Meter verschoben und ein fünf Meter breiter, 0,03 ha großer Krautsaum vorgelagert, um die Beschattung des Magerrasens zu minimieren. Der in diesem Zusammenhang erfolgende Verlust von 502 m² nach § 30 BNatSchG gesetzlich geschütztem Kalk-Magerrasen G312-GT6210 wird im Zuge der Maßnahme 16 A ausgeglichen.

- Maßnahme 16 A: Neuanlage von Extensivgrünland in der Alzaue mit Magerstandort (Brenne) auf künstlicher Kiesschüttung (Fl. Nrn. 520/3, Gemarkung Gufflham, Gesamtfläche ca. 0,54 ha) mit einem Kompensationsumfang von 43.899 WP:

Die Fläche hat den Ausgangszustand eines Intensivackers (A11) und liegt ca. sechs km östlich des Vorhabens zwischen Alz und Alzkanal in der Alzaue. 0,33 ha der Fläche sollen durch extensive Pflege zu einer artenreichen Flachlandmähwiese entwickelt werden. Auf 0,21 ha Fläche wird durch Oberbodenabtrag und anschließender Andeckung von Kies ein brennenartiger Magerstandort hergestellt, der sich zu einem Kalk-Magerrasen entwickelt.

- Maßnahme 17 E: Anlage von Magerwiesen und Gebüsch (Fl. Nrn. 369, Gemarkung Altenmarkt an der Alz, Gesamtfläche ca. 0,23 ha) mit einem Kompensationsumfang von insgesamt 20.770 WP:

Als Ersatzmaßnahme zur Deckung des verbleibenden Kompensationsdefizits werden aus dem bereits hergestellten Maßnahmenpool Altenmarkt des StBA Traunstein 0,23 ha Magerwiesen und Gebüsche abgebucht.

Als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme für den Verlust von sechs Bäumen mit potentieller Habitatfunktion ist im Umfeld des Verlusts eines Habitatbaumes von ca. Bau-km 0+550 bis 0+900 links die Befestigung von 18 seminaturalen Fledermaushöhlen und die Auswahl von sechs Habitatbäumen vorgesehen. Ziel der Maßnahme ist die Vermeidung des Verlustes von Sommerquartieren für Fledermäuse.

- Maßnahme 13 ACEF: Aufhängung 18 seminaturaler Fledermaushöhlen FH15000 und Ausweisung von sechs Habitatbäumen als Ersatz für den Verlust

von sechs Bäumen mit Spaltenquartieren (Gemarkung Garching a. d. Alz, Oberburgkirchen, alle Flurstücke mit Waldbestand im Untersuchungsgebiet).

Es gehen durch den Verlust eines Habitatbaumes mit zwei Halbhöhlen bei Bau-km 0+860 links (Gemarkung Oberburgkirchen, Fl. Nrn. 225 und 225/2, Gemarkung Oberburgkirchen) mögliche Brutplätze, insbesondere des hier saP-relevanten Grauschnäppers verloren. Zur Vermeidung dieses Verlustes von möglichen Brutplätze werden vier Halbhöhlen-Nistkästen als Ersatz aufgehängt.

- Maßnahme 14 ACEF: Aufhängung von vier Halbhöhlen-Nistkästen als Ersatz für den Verlust eines Baumes mit zwei Halbhöhlen (Fl. Nrn. 225 und 225/2, Gemarkung Oberburgkirchen).

Durch die Herstellung und anschließende Pflege der geplanten naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen, sowie die Abbuchung aus dem Flächenpool entsteht ein Kompensationsumfang von 132.653 WP. Es besteht demnach ein Wertpunkteüberschuss von 14 WP. Hinsichtlich der vorgesehenen Maßnahmen wird auf die detaillierte Darstellung in Planunterlage Nrn. 19.1.1 und 9.1 bis 9.3 verwiesen.

Die agrarstrukturellen Belange wurden bei der Planung der Kompensationsmaßnahmen nach § 15 Abs. 3 BNatSchG, § 9 BayKompV berücksichtigt. Lediglich die Maßnahme 16 A greift in eine aktuell landwirtschaftlich genutzte 0,54 ha große Fläche ein. Nach dem BayernAtlas handelt es sich bei dem Flurstück um einen als Acker genutzten Grünlandstandort mit Grünlandzahl 34, welcher deutlich unter dem Durchschnittswert des Landkreises Altötting von 49 liegt. Demnach haben agrarstrukturelle Belange hier kein besonderes Gewicht und die Fläche kann für Ausgleichsmaßnahmen genutzt werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen und unter Beachtung der in diesem Beschluss festgesetzten Auflagen die durch die Straßenbaumaßnahme verursachten Beeinträchtigungen kompensiert werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes bleibt nicht zurück und das Landschaftsbild wird landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein.

Einwände

Die höhere Naturschutzbehörde, SG 51 der Regierung von Oberbayern, wandte ein, dass es fachlich nicht nachvollziehbar sei, für einen Biotop- und Nutzungstyp (BNT) mit einer Wiederherstellungsdauer von über 80 Jahren ($W=5$) einen temporären Eingriff mit einem Eingriffsfaktor von 0,4 zu bilanzieren (z.B. L243-9130). Nach Möglichkeit seien Eingriffe in einen so hochwertigen Biotop- und Nutzungstyp zu

vermeiden. Sollte ein Verlust von alten Bäumen absolut nicht vermeidbar sein, so könne nicht von einer selbstständigen Wiederherstellung aller Biotopfunktionen innerhalb von drei Jahren ausgegangen werden, selbst wenn junge Bäume nachgepflanzt werden. Aus fachlicher Sicht sei in Abhängigkeit von der Wiederherstellbarkeit ein Beeinträchtigungsfaktor von 0,7 (schwer wiederherstellbar; W=4) bzw. 1,0 (nicht wiederherstellbar; W=5) anzusetzen.

Vorliegend kommt es zu einer kleinflächigen lediglich vorübergehenden Inanspruchnahme von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen. Die Bilanzierung richtet sich nach der BayKompV. Gemäß der Vollzugshinweise Straßenbau zur BayKompV sind vorübergehende Inanspruchnahmen folgendermaßen zu bilanzieren:

Zu § 5 Abs. 3

4. Die vorübergehende Überbauung/Inanspruchnahme (Zufahrtswege, Lagerflächen, Baustelleneinrichtungen, Ersatzstraßen u. ä.) während der Bauzeit von BNT mit einem Gesamtwert von ≥ 4 WP mit „gering 0,4“. Dies gilt nur, sofern der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt wird bzw. die Entwicklungsvoraussetzungen hin zu diesem Zustand geschaffen werden.

Die Vollzugshinweise zur Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) wurden im Interesse einer einfachen und einheitlichen Anwendung der BayKompV im Einvernehmen der Staatsministerien des Inneren, für Bau und Verkehr, für Umwelt und Verbraucherschutz und Ernährung, Landwirtschaft und Forsten erstellt und geben für einzelne Regelungen der BayKompV Richtwerte und Grundsätze an, die der Anwendung der Verordnung im Straßenbau zu Grunde gelegt werden.

Demnach erfolgt im Rahmen der Bilanzierung gemäß der Vollzugshinweise Straßenbau bezüglich der temporären Flächeninanspruchnahme gerade keine detaillierte Differenzierung der BNT-Typen ≥ 4 WP. Die Bilanzierung mit einem Faktor von 0,4 entspricht demnach den geltenden Vorschriften und ist nicht zu beanstanden. Eine selbstständige Wiederherstellung aller Biotopfunktionen innerhalb von drei Jahren, wie seitens der höheren Naturschutzbehörde gefordert, wird ebenfalls nicht verlangt. Vielmehr reicht es aus, dass die Entwicklungsvoraussetzungen für diesen Zustand geschaffen werden. Im Zuge der Maßnahme zur Wiederherstellung und Neuanlage von Extensivgrünland (Maßnahme 15 AW und 16 A) werden diese Voraussetzungen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erfüllt. Eine Änderung der Bilanzierung kann aufgrund des geltenden Rechts daher nicht gefordert werden.

2.3.6 Gewässerschutz

Das geplante Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Einklang.

2.3.6.1 Gewässerschutz

Die Maßnahme im Einklang mit den Belangen des Gewässerschutzes. Sie hält die einschlägigen wasserrechtlichen Vorschriften ein.

2.3.6.1.1 Wasserschutzgebiet/Trinkwasserschutz

Durch das geplante Vorhaben wird ein ausgewiesenes Wasserschutzgebiet berührt. Im Westen tangiert die Ausbaustrecke zwischen Bau-km 0+295 und 1+110, wie auch teilweise bereits im Bestand, den südöstlichen Rand der Zone III eines Wasserschutzgebiets. Hier verläuft die B 299 durch das Wasserschutzgebiet „Garching“, Zone III. Die Versickerung des Regenwassers erfolgt in Zone III des Wasserschutzgebietes.

Die geplante Strecke verläuft von Bau-km 0+295 und 1+010 gerade noch außerhalb des nördlich angrenzenden Wasserschutzgebietes für die Wasserversorgung der Gemeinde Garching a. d. Alz, festgesetzt mit Verordnung Nr. III – 1210 – Az. 863-2 des Landratsamtes Altötting vom 29.03.1968.

Vorliegend ist aufgrund der Lage der Baumaßnahme innerhalb des ausgewiesenen Wasserschutzgebiets ein Ausbau der Strecke nach der der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag 2016) erforderlich. Hierzu wurde der Vorhabenträger unter A. 3.3.2 dieses Beschlusses verpflichtet.

Im Rahmen seiner Einwendungen wies das Wasserwirtschaftsamt Traunstein darauf hin, dass für die Maßnahme eine Ausnahmegenehmigung nach der Wasserschutzgebietsverordnung beim Landratsamt Traunstein einzuholen sei. Diese Ausnahme ist in diesem Beschluss auszusprechen, da die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Konzentrationswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses an das zu berücksichtigende strikte materielle Recht gebunden ist. Dies schließt, stehen die Bestimmungen einer Wasserschutzgebietsverordnung und eine Befreiung hiervon in Rede, die Bindung an die in der Verordnung vorgegebenen Voraussetzungen für eine Befreiung ein (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.2005, Az. 20 A 3988/03).

Gemäß § 2 Abs. 1 a) der oben genannten Wasserschutzgebietsverordnung sind die Errichtung, die Erweiterung oder der Ausbau von Bauanlagen jeder Art, auch wenn sie nach anderen Vorschriften nicht genehmigungspflichtig sind, ferner von Straßen, Wegen und Plätzen in der engeren Schutzzone und im Fassungsbereich des

Wasserschutzgebiets verboten. Dies trifft auf das vorliegende Bauvorhaben zu, sodass die Wasserschutzverordnung diesem grundsätzlich entgegensteht. Die Planfeststellungsbehörde erteilt hiermit eine Ausnahme gemäß § 3 Abs. 1 der Wasserschutzgebietsverordnung, da der Schutz des Wassers gegen Verunreinigung auf Grund besonderer Verhältnisse und geeigneter Maßnahmen gewährleistet werden kann. Das Landratsamt Altötting ging in seinem Schreiben vom 13.12.2023 davon aus, dass eine Beeinträchtigung des Wasserschutzgebietes mit Umsetzung nicht zu erwarten ist. Dies folgert es daraus, dass anfallendes Niederschlagswasser nach den eingereichten Planunterlagen unter Beachtung der „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten“ (RiStWag 2016) breitflächig versickert werden soll. Auch die durch das Wasserwirtschaftsamt Traunstein geforderte Einhaltung speziell der Punkte in Nr. 6.2.2, Nr. 6.2.3 und 6.2.6 RiStWag wurde durch den Vorhabenträger zugesagt und in der Planung berücksichtigt. Diese Anforderungen sind außerdem durch die Auflagen unter Punkt A. 3.3.3 und A. 3.3.4 dieses Beschlusses gesichert. Die Voraussetzungen für die Ausnahmeerteilung sind gegeben.

2.3.6.1.2 Grundwasser und Oberflächengewässer

Der Grundwasserflurabstand am Pegel Garching Q5, der 150 Meter südöstlich vom Bauanfang liegt, beträgt im Mittel um die sechs Meter. Es sind weder direkte Eingriffe in das Grundwasser geplant, noch sind indirekte Nebenwirkungen anderer Baumaßnahmen erkennbar. Veränderungen des Grundwasserstandes sind nicht zu erwarten.

Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer oder Feuchtbiotop. Auch im näheren Umfeld kommen Gewässer nur auf der Sohle von Abbauflächen vor. Fließgewässer und Hochwassergefahrenflächen befinden sich außerhalb des Planungsgebiets im benachbarten Alztal, welches durch das Bauvorhaben nicht berührt werden.

2.3.6.1.3 Niederschlagswasser/Straßenentwässerung

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 Böschungflächen des Straßendamms zu versickern. Die Entwässerung wurde gemäß ATV-DVWK-Regelwerk Merkblatt M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ sowie den Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS 21) geplant. Das Bauvorhaben wurde durch den Vorhabenträger in sechs Entwässerungsabschnitte untergliedert und für jeden

Abschnitt eine Einzugsfläche definiert und für diese die Entwässerungsart festgelegt. Auf die detaillierte Darstellung in Planunterlage Nr. 18.1 wird verwiesen.

Grundsätzlich stellt die Einleitung von Niederschlagswasser, das auf der Straßenoberfläche anfällt, eine Gewässerbenutzung i. S. d. § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar, welche nach § 8 Abs. 1 i. V. m § 10 Abs. 1 WHG einer behördlichen Erlaubnis bedarf.

Das Merkmal des Einleitens ist dagegen nicht erfüllt, wenn Wasser ohne künstliche Beeinflussung in ein natürliches Gewässer abfließt. Insofern reicht die bloße Verursachung nicht aus. Vorliegend wird das Straßenoberflächenwasser nicht gesammelt, es besteht keine Entwässerungseinrichtung (z.B. Entwässerungsrinne am Fahrbahnrand). Vielmehr erfolgt die Versickerung breitflächig über die angrenzenden Böschungsschultern, vgl. Planunterlage Nr. 1 Punkt 4.12. Die Entwässerung des Niederschlagswassers erfolgt demnach in allen Entwässerungsabschnitten dezentral über standfeste Bankette und bewachsenen Oberboden. Die qualitative Behandlung des anfallenden Straßenwassers erfolgt durch die Reinigung über den bewachsenen Oberboden. Es liegt aus unserer Sicht kein Fall des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG vor, da keine künstliche Beeinflussung des abfließenden Straßenoberflächenwassers erfolgt. Es fehlt an der zweckgerichteten Gewässerbenutzung, welche seitens § 9 WHG jedoch vorausgesetzt wird. Demnach ist keine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich. Das Wasserwirtschaftsamt Traunstein geht in seiner Stellungnahme vom 22.12.2023 gleichermaßen davon aus, dass eine gesonderte wasserrechtliche Erlaubnis nicht erforderlich ist.

Die breitflächige Versickerung ist neben der Behandlung in Regenrückhalte- und Klärsystemen die fachbehördlich empfohlene Art der Beseitigung des auf Straßen anfallenden, nicht gesammelten Niederschlagswassers. Die dezentrale, breitflächige Versickerung des auf einem Grundstück anfallenden Niederschlagswassers soll der ökologisch wünschenswerten Erhaltung oder Anreicherung des Grundwassers, der Entlastung der öffentlichen Kanalnetze und Kläranlagen sowie der Verringerung der Hochwassermenge dienen (vgl. hierzu Breuer/Gärditz, Öffentliches und privates Wasserrecht, 4. Aufl. 2017, Zu § 9 WHG Rn. 410; Pape, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 96. EL September 2021, § 9 WHG Rn. 50, Hasche, in: Giesberts/Reinhardt BeckOK Umweltrecht, 6. Edition Stand 1.12.2017, § 9 WHG Rn. 11; Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Rn. 29 zu § 9 WHG). Bauwasserhaltungen werden im Zuge der Maßnahme nicht erforderlich.

Da der Vorrang der flächenhaften Versickerung über den bewachsenen Oberboden mit der Planung eingehalten wird, ist die gewählte Wahl der Versickerung nicht zu beanstanden.

Unter Berücksichtigung der in diesem Planfeststellungsbeschluss zusätzlich angeordneten Nebenbestimmungen erreicht die Planung einen stand, welcher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Gefährdung des Grundwassers nicht befürchten lässt.

2.3.7 Globales Klima – Unterstützung der Klimaziele

2.3.7.1 Rechtsgrundlage der Prüfmethodik

Der Vorhabenträger hat bei seiner Planung den Zweck des Klimaschutzgesetzes (KSG) und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele gemäß § 13 Abs. 1 S. 1 KSG zu berücksichtigen. Das Gebot ist an alle Bundesbehörden sowie an Landesbehörden adressiert, soweit diese mit der Wahrnehmung von Vollzugsaufgaben des Bundesrechts betraut sind und gilt damit auch für die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer Entscheidung.

Das wesentliche Ziel des KSG ist, die bundesweiten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) gemäß § 3 Abs. 1 KSG schrittweise zu reduzieren. Hinsichtlich der Reduzierung von THG-Emissionen ist zwischen verschiedenen Sektoren zu differenzieren (§ 4 KSG i. V. m. Anlage 1 KSG). Im Zuge von Straßenbauvorhaben sind i. d. R. die Ziele aus den Sektoren Industrie (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 KSG), Landnutzungsänderung (§ 3a KSG) und Verkehr (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 KSG) berührt.

„Berücksichtigung“ im Rahmen der Planfeststellung bedeutet, dass der Zweck des KSG und die zu seiner Erfüllung festgesetzten Ziele im Planfeststellungsbeschluss in die Erwägungen einzubeziehen sind (BT-Drs. 19/14337, S. 36). In der Gesetzesbegründung zum KSG wird eine Parallele zum Baugesetzbuch (BauGB) gezogen: Im Baugesetzbuch wird der Klimaschutz bereits ausdrücklich als zu berücksichtigendes öffentliches Interesse aufgeführt, in anderen Gesetzen ist dies jedoch bisher nicht der Fall. Diese Regelungslücke wird durch Absatz 1 querschnittsartig geschlossen.“ Dort wird der Klimaschutz u. a. in § 1a Abs. 5 BauGB aufgeführt. Die Klimaschutzklausel wird hier als bloßes Abwägungsmaterial und keinesfalls als sog. Optimierungsgebot verstanden, das dem Klimaschutz eine Sonderstellung gegenüber anderen Belangen einräumen würde. Dies muss auch für das Berücksichtigungsgebot gelten, da es seinem Wesen nach nur die Berücksichtigung, nicht die Beachtung verlangt.

Für eine ordnungsgemäße Berücksichtigung ist die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz zu ermitteln und es sind Klimaschutzesichtspunkte zu

berücksichtigen, soweit keine entgegenstehenden, überwiegenden rechtlichen oder sachlichen Gründe vorliegen (BT-Drs. 19/14337, S 36). Um die Bedeutung der Entscheidung für den Klimaschutz festzustellen, sind anhand der Sektoren Industrie (Bauwirtschaft, Betrieb, Unterhaltung), Landnutzungsänderung (Eingriff/Kompensation) sowie Verkehr (Verkehrsleistung/Transport) die zu erwartenden THG-Emissionen quantitativ zu ermitteln und zu bewerten. Hierbei sind die Vorgaben des Methodenpapiers zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.09.2022 zu beachten. Zusammenfassend beinhalten die einzelnen Sektoren folgende emissionsrelevante Sachverhalte:

- Im Sektor Industrie werden Emissionen aus dem Zeitraum der Herstellung sowie der Unterhaltung der Straße berücksichtigt und als sog. Lebenszyklusemissionen der Straße ausgegeben. Es handelt sich mithin um baubedingte Emissionen.
- Der Sektor Verkehr umfasst die betriebsbedingten Emissionen; sprich das nach aktuellem Stand der Technik unvermeidbar beim Betrieb von Straßen ausgestoßene klimawirksame Gas Kohlen(stoff)dioxid (CO₂). Für die Berechnung der durch den Verkehr verursachten THG-Emissionen dient die Verkehrsprognose und die darin abgebildeten Veränderungen der Verkehrslast auf der neu geplanten Strecke sowie dem nachgeordneten Netz als Grundlage.
- Der Sektor Landnutzungsänderung umfasst den Verlust von Biotopstrukturen und Böden im Bereich geplanter Bauwerke und die daraus resultierende negative Wirkung auf die Klimabilanz. Zugleich werden hier positive Wirkungen auf die Klimabilanz durch landschaftspflegerische Maßnahmen entlang der Trasse und externe Kompensationsmaßnahmen zur Veränderungen der Landnutzung, betrachtet. Er hat damit die anlagebedingten Emissionen zum Gegenstand.

2.3.7.2 Ermittlung der klimarelevanten Faktoren und Auswirkungen des Bauvorhabens

Die klimarelevanten Faktoren aus den Sektoren Industrie, Verkehr und Landnutzungsänderung wurden entsprechend dem Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.09.2022 vom Vorhabenträger ermittelt und berechnet. Wir verweisen hiermit auf den Erläuterungsbericht und die UVP-Vorprüfung (Planunterlage Nr. 1, Kapitel 5.6; Planunterlage Nr. 19.3, Tabelle 6).

Die Ergebnisse aus dem Sektor Verkehr und Industrie werden im Folgenden in Form der ermittelten CO₂-Äquivalente pro Jahr (kg CO₂-eq/a) angegeben. Es handelt sich

dabei um eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung der unterschiedlichen Treibhausgase.

Die Bilanzierung der Lebenszyklusemissionen im Rahmen des Sektors Industrie ergibt für das vorliegende Projekt insgesamt 86.020 kg CO₂-eq/a.

Das Projekt wird insgesamt zu keinen vorhabenbedingten Zusatzbelastungen im Sektor Verkehr führen, da es zu keiner Verkehrssteigerung aufgrund des Projekts kommen wird. Die THG-Emissionen des Sektors Verkehr wurden durch den Vorhabenträger anhand der Verkehrszahlen aus dem Verkehrsgutachten der PTV Transport Consult GmbH (Planunterlage Nr. 22) ermittelt.

Hinsichtlich des Sektors Landnutzung bzw. Landnutzungsänderung sind folgende Eingriffe und Kompensationen zu verzeichnen:

Es werden keine Böden in Anspruch genommen, welche eine besondere klimarelevante Bodenfunktion aufweisen.

Jedoch werden insgesamt 1,04 ha Vegetationskomplexe bzw. Biotope mit besonders hochwertigen Funktionsausprägungen dauerhaft sowie insgesamt 1,45 ha vorübergehend in Anspruch genommen. Konkret handelt es sich um die folgenden Vegetationskomplexe bzw. Biotope:

- Mäßig artenreiche Säume und Staudenflure trocken-warmer Standorte (K121-GB00BK)
- Artenreiche Säume und Staudenflure (K11)
- Sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder junger, mittlerer und alter Ausprägung (L61, L62, L63)
- Nicht standortgerechte Laub(misch)wälder einheimischer Baumarten, junger, und mittlerer Ausprägung (L711, L712)
- Strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste, junge, mittlere und alte Ausprägung (N711, N722)
- Waldmäntel frischer bis mäßig trockener Standorte (W12)
- Vorwälder auf natürlich entwickelten Böden (W21)
- Rad-/Fußwege und Wirtschaftswege, unbefestigt, bewachsen (V332)
- Einzelbäume . die höherwertiger als ihr Unterwuchs sind (B311, B312, B313)

Es werden auf einer Fläche von insgesamt 1,71 ha Kompensationsmaßnahmen im Zuge des Projekts umgesetzt, die aufgrund ihrer Ausgestaltung im Hinblick auf den Wasserhaushalt und Vegetation eine Klimaschutzfunktion entfalten. Diese bringen neben ihrer kompensatorischen Wirkung für Biotope und Böden auch eine

Positivbilanz für das Klima mit sich. Es handelt sich konkret um folgende Kompensationsmaßnahmen:

- 15 AW: Pflanzung von Wald (Erstaufforstung)
- 16 A: Neuanlage von Extensivgrünland
- 17 E: Anlage von Magerwiesen und Gebüsch

Das Vorhaben ist aufgrund der folgenden Erwägungen dennoch mit den Belangen des Klimaschutzes zu vereinbaren:

Die zulässige Jahresemissionsmenge für den Sektor Industrie liegt gemäß Anlage 2 zu § 4 KSG für das Jahr 2025 bei 157 Millionen Tonnen CO₂-eq und ist bis 2030 auf 118 Millionen Tonnen CO₂-eq zu reduzieren.

Die zulässige Jahresemissionsmenge für den Sektor Verkehr liegt gemäß Anlage 2 zu § 4 KSG für das Jahr 2025 bei 123 Millionen Tonnen CO₂-eq und ist bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen CO₂-eq zu reduzieren.

Im Vergleich zu den genannten Größenordnungen der in Anlage 2 zu § 4 KSG bis 2030 festgelegten zulässigen Jahresemissionen an CO₂ zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele (§§ 1, 3 Abs. 1 KSG) wird die vernachlässigbar geringe Relevanz deutlich, die das Planvorhaben für das globale Klima hat (OVG Münster, Beschluss vom 29.12.2021, Az.: 20 B 1690/21). Nach der Anlage 2 zu § 4 KSG liegt – wie oben dargelegt - die zulässige Jahresemissionsmenge an CO₂ für 2030 für die einzelnen Sektoren im Bereich von mindestens mehreren Millionen Tonnen, überwiegend sogar im zwei- und dreistelligen Millionenbereich.

Die o.g. Emissionen, die das Projekt im Zuge des Sektors Industrie verursacht, sind mithin vernachlässigbar gering, da die Nullvariante die verkehrlichen Probleme nicht lösen kann. Im Bereich Verkehr kommt es, wie bereits festgestellt, zu keinen zusätzlichen Emissionen.

Die gewählte Linie und die damit verbundenen Rodungen sind hinnehmbar, da im Vergleich zu den übrigen Varianten, mit Ausnahme der Nullvariante die Rodung flächenmäßig gleich ausfällt. Die Nullvariante kann die verkehrlichen Probleme nicht lösen. Es wird hiermit auf den Variantenvergleich im Erläuterungsbericht (Planunterlage Nr. 1, Kapitel 3.2) und auf Punkt C. 2.3.2 dieses Beschlusses verwiesen. Zu beachten ist, dass die Rodungen durch die Estaufforstung von Wald im Rahmen der Maßnahme 15 AW naturschutzrechtlich ausgeglichen werden, sodass hierdurch neue CO₂-Speicher geschaffen werden. Es wird hiermit auf die Maßnahmenblätter (Planunterlage Nr. 9.3) verwiesen. Zwar kann der neu angelegte Wald die CO₂-Bindungswirkung des vorhabenbedingt zu rodenden Waldes nicht unmittelbar übernehmen, mittelfristig können sie diese jedoch gleichwertig ersetzen.

Die Versiegelung von Flächen ist hinnehmbar, da vormals intensiv genutzte Böden auf einer Fläche von 1,75 ha extensiviert werden. Weiterhin kommt es zu einer Neuanpflanzung von Wald sowie der Anlage von Extensivgrünland. Durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kommt es zu klimawirksamen Maßnahmen auf einer Fläche von 1,71 ha.

2.3.8 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Durch das Bauvorhaben wird auf einer Baulänge von 1,70 km eine Fläche von 1,04 ha außerhalb des Straßenraums neu und dauerhaft in Anspruch genommen. Landwirtschaftlich genutzte Fläche ist in einem sehr geringen Umfang betroffen.

Es kommt zu einer temporären Inanspruchnahme von ca. 2.380 m² Grünlandfläche. Kompensationsmaßnahmen sind auf insgesamt 0,77 ha landwirtschaftlich genutzter Fläche geplant. Grundsätzlich sollen für den naturschutzfachlichen Ausgleich Flächen mit geringen Acker- oder Grünlandzahlen herangezogen werden, § 9 BayKompV. Diese Anforderungen werden durch die vorliegende Planung berücksichtigt. Die Maßnahme 15 AW betrifft keine landwirtschaftlichen Flächen. Im Rahmen der Maßnahme 16 A soll auf einer aktuell intensiv landwirtschaftlich genutzten Fläche von ca. 0,54 ha eine artenreiche Flachland-Mähwiese und ein Kalk-Magerrasen entwickelt werden. Hierbei handelt es sich um eine Ackerfläche mit unterdurchschnittlicher Bodenzahl im Eigentum des Vorhabenträger. Auch im Nachgang unterliegt die Fläche einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung (zunächst drei-schürige, bei erkennbarere Aushagerung zwei-schürige Mahd). Im Rahmen der Maßnahme 17 E wird eine bereits hergestellte Fläche des Maßnahmepool Altenmarkt, welche im Eigentum des Vorhabenträger liegt, abgebucht. Es handelt sich bei der abgebuchten Fläche hauptsächlich um artenreiches Extensivgrünland und daneben um mesophile Gebüsche. Auch diese Fläche weist eine unterdurchschnittliche Bodenzahl auf. Die Maßnahme unterliegt weiterhin einer extensiven landwirtschaftlichen Nutzung (zwei-schürige Mahd). Die Anforderungen der BayKompV werden erfüllt.

Der Bayerische Bauernverband hat keine Einwände gegen das geplante Bauvorhaben erhoben, da nach Rücksprache mit der zuständigen BBV-Geschäftsstelle und dem örtlichen Ehrenamt landwirtschaftliche Belange durch die Planung nicht betroffen seien, vgl. Schreiben vom 17.01.2024.

Das Sachgebiet 60 Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft der Regierung von Oberbayern hat keine Einwände gegen das Planvorhaben erhoben, vgl. Schreiben vom 18.12.2023. Es wies in seinem Schreiben jedoch darauf hin, dass eine Gesprächsplanung zur Information der Landwirte vorhanden sein muss

und die Bodenfruchtbarkeit nach Abschluss der Baumaßnahme auf den temporär genutzten Flächen wiederhergestellt sein muss. Die Einhaltung dieser Forderungen wurden durch den Vorhabenträger zugesagt. Weiterhin wurde der Vorhabenträger unter Punkt A. 3.5.1 dieses Beschlusses hierzu verpflichtet.

2.3.9 Forstwirtschaft

Auf nahezu der gesamten Baulänge erfolgt westlich der Straße eine temporäre bzw. dauerhafte Inanspruchnahme eines schmalen bis maximal 15 Meter breiten Streifen Wald am Waldrand (einschließlich der dem Wald gleichgestellten Krautfluren und Waldwege). Östlich der Straße kommt es nur im Norden ab Bau-Km 1+500 zu randlichen Eingriffen in den Wald. Der gesamte betroffene Wald, mit Ausnahme von 0,02 ha auf Fl. Nr. 399/1, Gemarkung Garching a. d. Alz, ist als Bannwald gemäß Art. 11 BayWaldG geschützt. Insgesamt kommt es auf 0,96 ha zu Rodungen i. S. d. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG, da hier bisherige Waldflächen dauerhaft in Straßenflächen umgewandelt werden. Davon entfallen 0,6 ha auf Wald und 0,36 ha auf dem Wald gleichgestellte Wege und Krautfluren im Waldsaum.

Die Beseitigung von Wald zugunsten einer anderen Bodennutzungsart (Rodung) bedarf gemäß Art. 9 Abs. 2 S. 1 BayWaldG der Erlaubnis. Die Erlaubnis ist gemäß Art. 9 Abs. 4 zu versagen, wenn es sich bei besagtem Wald um Bannwald handelt. Weiterhin soll sie versagt werden, wenn die Rodung Wald funktionsplänen im Sinne des Art. 6 BayWaldG widersprechen oder deren Ziele gefährden würden oder die Erhaltung des Waldes aus anderen Gründen im öffentlichen Interesse liegt und dieses vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang verdient (Art. 9 Abs. 5 BayWaldG). Im Bannwald kann die Erlaubnis erteilt werden, wenn sichergestellt ist, dass angrenzend an den vorhandenen Bannwald ein Wald neu begründet wird, der hinsichtlich seine Ausdehnung und Funktion dem zu rodenden Wald annähernd gleichwertig ist oder gleichwertig werden kann (vgl. Art. 9 Abs. 6 S. 2 BayWaldG).

Keiner Erlaubnis nach dem Bayerischen Waldgesetz bedürfen nach Art. 9 Abs. 8 S. 1 BayWaldG Änderungen der Nutzung von Wald, die durch Planfeststellungsbeschlüsse zugelassen werden. Im Planfeststellungsverfahren sind jedoch die oben genannten materiellen Grundsätze sinngemäß zu beachten (Art. 9 Abs. 8 S. 2 BayWaldG). Im vorliegenden Verfahren war keine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß Art. 9 Abs. 2a BayWaldG i. V. m. Art. 39a BayWaldG durchzuführen, da die zu rodende Fläche die dort gestellten Größenanforderungen unterschreitet. Insoweit verweisen wir auf Punkt C. 1.2 dieses Beschlusses.

Ergänzend zu der Inanspruchnahme von Waldflächen sind in die Abwägung die sonstigen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen auf den Lebensraum Wald

einzustellen. Insofern nehmen wir Bezug auf die Ausführungen im Rahmen des Artenschutzes. Im Rahmen dieser Prüfung sind die vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt für den gesamten Planbereich und damit auch für das im Maßnahmenbereich gelegene Waldgebiet dargestellt und bewertet (vgl. Punkt 2.3.5.1.2 dieses Beschlusses).

Für die vorliegende Planung wird die Rodung mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Allgemeinwohls zugelassen. Gründe nach Art. 9 Abs. 4 oder 5 BayWaldG, auf deren Grundlage die Erlaubnis zu versagen wäre, liegen nicht vor.

Zwar handelt es sich bei dem zu rodenden Wald nahezu vollumfänglich um Bannwald, die Erlaubnis zur Rodung kann jedoch auf Grundlage des Art. 9 Abs. 6 S. 2 BayWaldG erteilt werden, da sichergestellt ist, dass der Bannwald gleichflächig bzw. –wertig direkt angrenzend an den Bannwald ausgeglichen wird. Durch die Maßnahme 6 V wird im Baufeld durch Pflanzung/Wiederherstellung von Waldmänteln zum Schutz des Waldes und zur Einbindung der Straße in die Landschaft der Verlust von Wald auf 0,92 ha kompensiert (vgl. Planunterlage Nr. 9.3, S. 12). Mit der Maßnahme 15 AW wird weiterhin auf Teilflächen, welche direkt an den bestehenden Bannwald angrenzen, eine Erstaufforstung von Wald zum Ausgleich des Bannwaldverlusts auf 0,97 ha durchgeführt. Aus waldrechtlicher Sicht sind die gewählten Flächen für die Erstaufforstung geeignet, sie wurden bisher nicht als Wald im Sinne des Art. 2 BayWaldG genutzt. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding hat in seinem Schreiben vom 08.01.2024 bestätigt, dass die Flächen sowohl waldrechtlich als auch forstfachlich geeignet sind.

Die nach der Rodung im beabsichtigten Umfang entstehende Waldflächen können die ausgewiesenen Waldfunktionen auch weiterhin dauerhaft erfüllen. Die Stabilität des verbleibenden Bestands wird von der Rodungsmaßnahme nicht wesentlich beeinträchtigt.

Einwände:

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg-Erding (AELF) wies darauf hin, dass auch die bauzeitliche Inanspruchnahme von Waldflächen als Waldinanspruchnahme zu werten sei. Eine derartige Inanspruchnahme könne durch einen Kahlhieb oder Waldzerstörung verwirklicht werden. Ein Kahlhieb bedürfe nach Art. 9 Abs. 4 i. V. m. Abs. 6 BayWaldG nur im Schutzwald nach Art. 10 BayWaldG der Erlaubnis. Eine Waldzerstörung bedürfe gemäß Art. 9 Abs. 1 BayWaldG der Rodungsgenehmigung.

Die Planfeststellungsbehörde bezweifelt, dass es sich bei der ausschließlich für Zwecke des Baubetriebs erfolgenden Holzung und Heranziehung von Waldflächen um eine Waldrodung im Sinne des Art. 9 Abs. 2 BayWaldG handelt. Art. 9 Abs. 2 BayWaldG stellt ausdrücklich auf die Beseitigung zugunsten einer anderen Nutzungsart in Bezug auf die Rodung ab. Die Argumentation des AELF, dass auch eine vorübergehende Inanspruchnahme mit Wurzelentnahme oder Bodenbearbeitung dauerhaft zu Veränderungen im Bodengefüge und damit zu Aufwuchs bzw. Bewirtschaftungerschwernissen führt ist soweit nachvollziehbar. Als Rodung wird jedoch nur die Beseitigung von Forstpflanzen und insbesondere der Wurzelstöcke auf Waldflächen mit dem Ziel der Beendigung der Eigenschaft der Fläche als Waldfläche angesehen. Vorliegend fehlt es an der Beendigung der Waldeigenschaft, da künftig auf den fraglichen Flächen wieder Waldbäume angesiedelt werden sollen. Auch Art. 2 BayWaldG spricht insoweit nicht lediglich von bewachsenen Flächen, sondern gleichermaßen von nach den Vorschriften dieses Gesetzes wiederaufzuforstende Flächen. Da die bauzeitlich in Anspruch genommenen Flächen wiederhergestellt werden sollen liegt lediglich eine befristete anderwärtige Zwischennutzung einer kahlgeschlagenen Fläche vor. Hierbei handelt es sich grundsätzlich nicht um eine Rodung im Sinne des BayWaldG. Eine Rodung könnte nur dann angenommen werden, sofern eine Waldzerstörung im Sinne des Art. 9 Abs. 1 S. 1 BayWaldG vorliegt (vgl. BayObIG, Beschluss vom 06.02.1985, BayVBl 1985, 605). Insofern ist die Waldzerstörung durch einen gegen den Waldboden gerichteten unheilbaren oder zumindest nicht in einigermaßen überschaubaren Zeiträumen heilbaren Vorgang gekennzeichnet (Zerle/Hein/Foerst/Stöckel/Beck/Nüßlein/Pratsch, Forstrecht in Bayern, Stand Oktober 2019, Erl. Art. 9 BayWaldG Rn. 2). Die Wiederherstellung der temporär in Anspruch genommenen Waldflächen ist in den Planunterlagen berücksichtigt und somit sichergestellt. Eine Waldzerstörung anhand der gerade genannten Kriterien ist demnach nicht gegeben.

Das AELF EE wandte ein, dass gemäß B III des Regionalplans Südostoberbayern der gesamte Wald in seinem Bestand (Fläche wie Funktion) zu erhalten sei. Bei Waldinanspruchnahmen sei also allgemein ein Waldflächenersatz im Verhältnis 1:1 notwendig, unabhängig davon, ob es sich um Bannwald gemäß Art. 11 BayWaldG handelt.

Rechtlich gesichert ist der Anspruch auf einen Ausgleich 1:1 lediglich für den Bannwald gemäß Art. 9 Abs. 6 S. 2 BayWaldG. Die Ziele des Regionalplans sind für die öffentlichen Planungsträger verbindliche Vorgaben. Eine allgemeine Pflicht zum

1:1 Ausgleich lässt sich aus Ziel B III 3.1 jedoch nicht ableiten. Unter B III des Regionalplans Südostoberbayern wird als Ziel unter Ziffer 3.1 folgendes aufgeführt: „Die Waldflächen, insbesondere die Bannwälder, in der Region sind in ihrem Bestand zu erhalten und so zu bewirtschaften, dass sie ihre Funktion bestmöglichen erfüllen können.

Bei Inanspruchnahme von Waldflächen ist zur nachhaltigen Sicherung ihrer Funktionen und zur Verbesserung des ökologischen Gesamthaushalts gleichwertiger Ersatz zu schaffen“

Demnach ist darauf hinzuweisen, dass der Regionalplan nicht per se von einem gleichflächigen, sondern von einem gleichwertigen Ersatz für in Anspruch genommene Waldflächen spricht. Dies schließt zwar nicht aus, dass ein gleichflächiger Ausgleich unter Umständen auch außerhalb von Bannwaldflächen notwendig ist. Ein grundsätzlicher Ausgleich von 1:1 für alle in Anspruch genommenen Waldflächen, wie in das AELF EE hier fordert, kann jedoch nicht angenommen werden. Vorliegend bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde auf Grundlage der Planunterlagen keine Zweifel an der Gleichwertigkeit des Ersatzes, da entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen sind.

Das AELF EE gab an, dass der Rodungsfläche auch solche Waldrestflächen anzurechnen seien, deren Waldflächeneigenschaft nach Art. 2 BayWaldG durch die zerschneidende Wirkung des Vorhabens verloren geht. Bei diesem Vorhaben handle es sich hierbei um die Waldrestflächen auf der Fl. Nr. 399/1, Gemarkung Garching a. d. Alz. Die Fl. Nr. 399/1 sei insgesamt 0,16 ha groß, mit Waldbäumen bestockt und besäße ein walddtypisches Innenklima. Demnach sei die Waldeigenschaft nach Art. 2 Abs. 1 BayWaldG festzustellen. Die Anlage der Böschung, Schleifung des Radwegs und die damit entstehende Verkehrsinsel stelle eine direkte Änderung der Nutzungsart dar. Die verbleibende Waldfläche sei so gering (ca. 800 m²), dass sie zukünftig nicht mehr als Wald i. S. d. Art 2 BayWaldG gelten würde. Es käme demnach für die gesamte Fläche zu einer Änderung der Nutzungsart, sodass diese Fläche der Rodungsfläche zuzurechnen sei.

Grundsätzlich sind die Ämter für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten als untere Forstbehörde mit der Überwachung des Waldgesetzes betraut. Der Einschätzung des AELF EE, die Fläche auf der Fl. Nr. 399/1, Gemarkung Garching a. d. Alz als Wald im Sinne des Art. 2 Abs. 1 BayWaldG festzustellen wird durch die Planfeststellungsbehörde gefolgt. Insoweit ist der dauerhafte Verlust von Waldfläche in Höhe von 0,02 ha durch den VHT auszugleichen. Dieser Ausgleich erfolgt im Rahmen der Maßnahme 15 AW. Die Maßnahmefläche 15 A/W wurde mittels eines

Roteintrags aufgrund der Abstimmungen zwischen dem Landratsamt Altötting, untere Naturschutzbehörde, und dem Vorhabenträger angepasst, um der von der unteren Naturschutzbehörde geforderten Vermeidung der Beschattung des Magerrasens Rechnung zu tragen. Hierfür wurde entlang des Waldmantels ein fünf Meter breiter Krautsaum eingefügt, der für fünf Meter mehr Abstand zum Magerrasen sorgt. Da der Krautsaum (K122) als Entwicklungsziel weniger wert ist als ein Waldmantel, hat sich der Flächenbedarf für den Kompensationsumfang nach BayKompV erhöht. Um dies auszugleichen wurde der Waldrand mittels einer Spitze rechts oben vergrößert. Ergänzend wird auf Punkt C. 2.3.5.1.1 dieses Beschlusses sowie die Darstellungen in Planunterlage Nrn. 9.2 Blatt 4 und 9.3 verwiesen. Infolgedessen hat sich die Ausgleichfläche 15 A/W um 0,03 ha vergrößert. Der zusätzlich erforderliche Waldersatz von 0,02 ha ist mittels dieser Vergrößerung erfüllt. Die Einschätzung des AELF EE, dass die gesamte Fläche aufgrund des Flächenverlusts seine Eigenschaft als Wald verliert und aufgrund dieser Nutzungsänderung der Rodungsfläche gemäß Art. 9 Abs. 2 BayWaldG zuzuordnen ist, wird von der Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Gehölzbestand auf Fl. Nr. 399/1, Gemarkung Garching a. d. Alz ist insgesamt 0,15 ha groß und umgeben von straßenbegleitenden Rasen (V51), die der intensiven Nutzung des Straßenbetriebsdienstes unterliegen. Der Gehölzbestand ist bereits im Ist-Zustand isoliert und in alle Richtungen von Straße umgeben. Bauzeitlich wird ein Gehölzbestand von 0,10 ha verbleiben, wobei 0,03 ha nach Abschluss der Baumaßnahme durch Nachpflanzungen wiederhergestellt werden. Es kommt demnach zu einem dauerhaften Verlust von 0,02 ha, welche aufgrund der dauerhaften Nutzungsänderung als Rodung anzusehen ist. Dies gilt nicht für die bauzeitlich beeinträchtigten 0,03 ha. Nach Abschluss der Baumaßnahme verbleiben also nicht wie durch das AELF EE angenommen, 800 m² Waldfläche, sondern 0,13 ha. Ein Verlust der Waldeigenschaft aufgrund des verhältnismäßig geringen Verlusts von 0,02 ha Gehölzbestand, welcher bereits im Ist-Zustand durch die Straßennähe vorbelastet ist, ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu erwarten. Demnach war nicht die gesamte Fläche der Rodungsfläche zuzurechnen und auszugleichen. Wie bereits erläutert, wurden die relevanten 0,02 ha der Rodungsfläche zugeordnet und werden im Rahmen der Maßnahme 15 AW ausgeglichen. Dieses Vorgehen wurde mit dem AELF abgesprochen, welches seine Zustimmung erteilt hat.

Das AELF EE wies darauf hin, dass die Maßnahme 9 V die Begründung von dem Wald gleichgestellten Flächen (vgl. Art. 2 BayWaldG) vorsähe. Im zugehörigen

Maßnahmenblatt könne auch unter Begründung der Maßnahme der „Waldausgleich“ angekreuzt werden und diese in der nachgereichten Tabelle mit aufgeführt werden.

Die Maßnahme 9 V (Wiederherstellung von Waldsaum) stellt eine Vermeidungsmaßnahme dar, durch welche die temporär in Anspruch genommenen Waldflächen wiederhergestellt und ein dauerhafter Verlust von Wald vermieden wird. Demnach wird durch die Maßnahme kein Waldausgleich angestrebt. Eine Anpassung der Planunterlagen ist demnach aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Das AELF EE wandte ein, dass die Gehölzbestände auf der Fl. Nr. 399/1, Gemarkung Garching a. d. Alz anhand des Bestands- und Konfliktplans als Feldgehölz mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten mittlerer Ausprägung (B212, WP 10) kartiert wurde. Aus forstfachlicher Sicht erschiene dem AELF eine Codierung als L242 Buchenwälder basenreicher Standorte mittlerer Ausprägungen sinnvoll. Durch die Nutzungsänderung würde sich aus walddrechtlicher Sicht die Codierung zukünftig zu Gehölzbeständen entlang von Verkehrsflächen entwickeln.

Diese Ansicht wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht geteilt. Der Gehölzbestand wird sich nach Beendigung der Baumaßnahme lediglich um 200 m² verringern, ansonsten aber in Bestand und Nutzung unverändert bleiben (s.o.). Die höhere Naturschutzbehörde, Sachgebiet 51 der Regierung von Oberbayern, wurde an dem Verfahren beteiligt und hatte keine Einwände bezüglich der Codierung im Bestands- und Konfliktplan.

2.3.10 Kommunale Belange und Stellungnahmen

Kommunale Belange stehen der Planung nicht entgegen. Es wurden keine Einwände diesbezüglich vorgebracht.

2.3.11 Sonstige öffentliche Belange

2.3.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

Im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren sind die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Straßenbaumaßnahme Leitungen, Kabel oder ähnliches betreiben, als öffentliche Belange zu berücksichtigen. In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Auf die Regelungen in A. 3.1, sowie A. 3.6.2 und 3.6.3 dieses Beschlusses wird verwiesen. Über die in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses festgesetzten Maßnahmen und Verpflichtungen sind keine weiteren Regelungen erforderlich.

2.3.11.2 Denkmalschutz

Zu den Belangen des Denkmalschutzes hat im Planfeststellungsverfahren das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Hofgraben 4, 80539 München mit Schreiben vom 13.02.2024 Stellung genommen.

Demnach werden durch die Planung weder Belange der Bau- noch der Kunstdenkmalpflege berührt. Im Untersuchungsraum befindet sich eine Vermutung eines Bodendenkmals, welche aufgrund der Nähe zu zwei vorgeschichtlichen Grabhügelfeldern eingetragen wurde.

Gemeinde Garching a. d. Alz, Landkreis Altötting

Vor- und frühgeschichtliche Siedlungen

Inv. Nr. V-1-7841-0014

Fl. Nr. 542; 544/6; 679/1 [Gemarkung Garching a.d.Alz]

Der Vorhabenträger sicherte in diesem Zusammenhang zu, die Verdachtsflächen für Bodendenkmäler vor Baubeginn mit einer archäologischen Begleitung zu untersuchen. Hierzu wurde er zusätzlich unter A. 3.6.1.1 dieses Beschlusses verpflichtet. Seitens des Landratsamts Altötting, untere Denkmalschutzbehörde, bestehen gegen das Vorhaben keine rechtlichen Einwände.

Die Belange der Denkmalpflege sind mit gegen die Maßnahme in Abwägung zu stellen. Aufgrund der Lage, der geringen Bodeneingriffe und der momentanen Denkmalkenntnisse wird das Risiko, bei der geplanten Baumaßnahme Bodendenkmäler bzw. archäologische Funde oder Befunde zu zerstören, von der zuständigen Denkmalschutzbehörde als gering eingeschätzt. Dagegen sind die für die Verwirklichung der Baumaßnahmen sprechenden Gründe so gewichtig, dass sie die Belange der Denkmalpflege überwiegen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

2.4 Private Einwendungen, insbesondere Flächenverlust

Gegen das Vorhaben wurde eine Private Einwendung erhoben.

Für das Vorhaben werden dauerhaft rund 0,93 ha Fläche benötigt. Darstellungen und Erläuterungen zu der Grundinanspruchnahme enthalten im Einzelnen die Planunterlagen Nm. 10.1 und 10.2 (Grunderwerbspläne und das Grunderwerbsverzeichnis).

Die durch den Ausbau der B 299 mit begleitendem Geh- und Radweg entstehenden Auswirkungen auf das Grundeigentum können im vorliegenden Fall durch schonende Trassierung, Querschnittsgestaltung o.ä. nicht weiter verringert werden. Die verbleibenden Flächenverluste können nicht vermieden werden und sind

hinzunehmen. Ihnen gegenüber überwiegt das öffentliche Interesse der Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit. Durch den Geh- und Radweg sowie die Anpassung der Fahrbahnbreite wird letztlich der Schutz von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer erhöht. Im Rahmen des Punktes C. 2.3.3 dieses Beschlusses wurde hierauf näher eingegangen.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d.h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber nicht den Rechtsübergang als solchen.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbaren Eingriffen 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. In diesen Verfahren würde auch die Frage der Übernahme unwirtschaftlicher Restflächen geregelt werden, wobei vorliegend von keinem der Grundeigentümer der Verbleib unwirtschaftlicher Restflächen vorgetragen wurde.

Die Einwender mit der Nr. 1000 gaben an, dass sie für den Ausbau der B 299 keinen Grund ihres Waldes abgeben würde.

Dieser Einwand wird abgelehnt.

Eine Beanspruchung des Waldstücks der Einwender ist im Rahmen der Planung unabdingbar. Demnach sind die Interessen der Einwender mit den für die Verwirklichung der Baumaßnahme sprechenden Gründe in Abwägung zu stellen. An der Durchführung der Baumaßnahme besteht, wie bereits oben dargestellt, ein zwingendes öffentliches Interesse. Sie dient dem Allgemeinwohl. Auf Seiten des Einwenders werden ca. 6 % seiner Waldflächen für die Umsetzung des Bauvorhabens dauerhaft benötigt. Insoweit überwiegen die öffentlichen Interessen an der Planung (vgl. Punkt C. 1.1 dieses Beschlusses) die Interessen der Einwender. Der Vorhabenträger hat in diesem Zusammenhang zugesagt, auf den Eigentümer im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zuzugehen, um eine gemeinsame und zufriedenstellende Lösung zu erarbeiten.

2.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 299 A94 AS Altötting – Trostberg, Ausbau „Harter Holz“ 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.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Ausbaus ungünstiger beurteilt.

2.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Bei der vorliegenden Maßnahme handelt es sich um einen bestandsorientierten Um- und Ausbau. Da sich im Zuge des Vorhabens lediglich die Bundesstraßenachse etwas nach Nordwesten verschiebt und infolgedessen keine Umstufung erforderlich ist, gilt die Widmungsfiktion nach § 2 Abs. 6a FStrG

3. **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 Zustellung Klage beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof, Postfach 34 01 48, 80098 München
(Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München)

erhoben werden.

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

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

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

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

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A. 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Burgkirchen a. d. Alz, der Gemeinde Altenmarkt a. d. Alz und der Gemeinde Garching a. d. Alz zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung-oberbayern.de abgerufen werden.

München, 03.09.2024

Regierung von Oberbayern



Thomasberger

Regierungsrat

