

Aktenzeichen: 4354.32_02-10-1

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

B 20 Freilassing - Burghausen

Ortsumfahrung Laufen

München, 09.10.2020

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Festgestellte Planunterlagen.....	4
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	13
3.1 Unterrichtungspflichten	13
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	14
3.3 Verkehrslärmschutz und Luftreinhaltung	15
3.4 Landwirtschaft	16
3.5 Leitungen und ähnliche Einrichtungen	17
3.6 Denkmalschutz	19
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	20
4.1 Gegenstand / Zweck	20
4.2 Plan	20
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	20
5. Straßenrechtliche Verfügungen	23
6. Entscheidungen über Einwendungen.....	23
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen	23
6.2 Zurückweisungen	24
7. Sofortige Vollziehbarkeit	24
8. Kostenentscheidung	24
B Sachverhalt	25
1. Beschreibung des Vorhabens	25
2. Vorgängige Planungsstufen	25
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	25
C Entscheidungsgründe	29
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	29
2. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	29
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG).....	30
2.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)	39
3. Materiell-rechtliche Würdigung	43
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	43
3.2 Planrechtfertigung	43
3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	46
3.4 Private Einwendungen	98
3.5 Gesamtergebnis.....	229
3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	230
4. Sofortige Vollziehbarkeit	231
5. Kostenentscheidung	231
Rechtsbehelfsbelehrung	231
Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit	232
Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung	232

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

Aktenzeichen: 4354.32_02-10-1

**Vollzug des FStrG;
B 20 Freilassing - Burghausen
Ortsumfahrung Laufen
Bau-km 0+000 bis Bau-km 4+835
B 20_480_1,760 bis B 20_420_7,068**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. **Feststellung des Plans**
Der Plan für die B 20, Ortsumfahrung Laufen mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses und den Eintragungen in den Unterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

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

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
0T	-	Erläuterungen und Lageplan der Änderungen zur 1. Tektur	1 : 5.000
1T	-	Erläuterungsbericht mit 1. Tektur	-
2	-	Übersichtskarte	1 : 100.000
3	-	<i>Übersichtslageplan</i>	<i>1 : 25.000</i>
3T	-	Übersichtslageplan	1 : 25.000
4	-	<i>Übersichtshöhenplan</i>	<i>1 : 25.000 /2.500</i>
4T	-	Übersichtshöhenplan	1 : 25.000 /2.500
5	-	<i>Lagepläne</i>	-
5	0	<i>Legende Lagepläne</i>	-
5	1	<i>Lageplan – Bau-km 0+000 bis 0+850</i>	<i>1 : 1.000</i>

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
5	2	<i>Lageplan – Bau-km 0+850 bis 2+050</i>	1 : 1.000
5	3	<i>Lageplan – Bau-km 2+050 bis 3+000</i>	1 : 1.000
5	4	<i>Lageplan – Bau-km 3+000 bis 3+950</i>	1 : 1.000
5	5	<i>Lageplan – Bau-km 3+950 bis 4+835</i>	1 : 1.000
5T	0	Legende Lagepläne	-
5T	1	Lageplan – Bau-km 0+000 bis 0+850	1 : 1.000
5T	2	Lageplan – Bau-km 0+850 bis 2+050	1 : 1.000
5T	3	Lageplan – Bau-km 2+050 bis 3+000	1 : 1.000
5T	4	Lageplan – Bau-km 3+000 bis 3+950	1 : 1.000
5T	5	Lageplan – Bau-km 3+950 bis 4+385	1 : 1.000
6	-	Höhenpläne	-
6.1	-	Höhenpläne – B 20	-
6.1	1	<i>Höhenplan – Bau-km 0+000 bis 0+850</i>	1 : 1.000/100
6.1	2	<i>Höhenplan – Bau-km 0+850 bis 2+050</i>	1 : 1.000/100
6.1	3	<i>Höhenplan – Bau-km 2+050 bis 3+000</i>	1 : 1.000/100
6.1	4	<i>Höhenplan – Bau-km 3+000 bis 3+950</i>	1 : 1.000/100
6.1T	1	Höhenplan – Bau-km 0+000 bis 0+850	1 : 1.000/100
6.1T	2	Höhenplan – Bau-km 0+850 bis 2+050	1 : 1.000/100
6.1T	3	Höhenplan – Bau-km 2+050 bis 3+000	1 : 1.000/100
6.1T	4	Höhenplan – Bau-km 3+000 bis 3+950	1 : 1.000/100
6.1	5	Höhenplan – Bau-km 3+950 bis 4+385	1 : 1.000/100
6.2	-	<i>Höhenplan – Anschluss B 20 alt (Nord)</i>	1 : 1.000/100
6.2T	-	Höhenplan – Anschluss B 20 alt (Nord)	1 : 1.000/100
6.3	-	Höhenpläne – Knoten Biburg	-
6.3	3	<i>Höhenplan – GVS Hasenhaus</i>	1 : 1.000/100
6.3	1	Höhenplan – GVS Biburg – Haiden (BW 03)	1 : 1.000/100
6.3	2	Höhenplan – Rampe zur B 20 neu	1 : 1.000/100
6.3T	3	Höhenplan – GVS Hasenhaus	1 : 1.000/100

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.3	4	Höhenplan – GVS Haiden	1 : 1.000/100
6.4	-	Höhenpläne – Knoten St 2103	-
6.4	1	<i>Höhenplan – St 2103 (BW 04)</i>	1 : 1.000/100
6.4	2	<i>Höhenplan – Rampe zur B 20 neu</i>	1 : 1.000/100
6.4T	1	Höhenplan – St 2103 (BW 04)	1 : 1.000/100
6.4T	2	Höhenplan – Rampe zur B 20 neu	1 : 1.000/100
6.4	3	Höhenplan – Weg Froschham	1 : 1.000/100
6.5	-	Höhenpläne – Knoten Kr BGL 3	-
6.5	3	<i>Höhenplan – Verbindungsweg Haiden – Oberheining</i>	1 : 1.000/100
6.5	1	Höhenplan – Kr BGL 3	1 : 1.000/100
6.5	2	Höhenplan – Rampe zur B 20 neu	1 : 1.000/100
6.5T	3	Höhenplan – Verbindungsweg Haiden – Oberheining	1 : 1.000/100
6.6	-	Höhenpläne – Unterführung Daring	-
6.6	1	<i>Höhenplan – GVS Daring – Oberhaslach (BW 06)</i>	1 : 1.000/100
6.6	2	<i>Höhenplan – GVS Oberhaslach – Lepperding</i>	1 : 1.000/100
6.6T	1	Höhenplan – GVS Daring – Oberhaslach (BW 06)	1 : 1.000/100
6.6T	2	Höhenplan – GVS Oberhaslach – Lepperding	1 : 1.000/100
6.7	-	Höhenpläne – Knoten Süd	
6.7	1	Höhenplan – Einfahrt nach Burghausen	1 : 1.000/100
6.7	2	Höhenplan – Einfahrt nach Freilassing (Ausfahrt von Burghausen) (BW 10)	1 : 1.000/100
6.7	3	Höhenplan – Ausfahrt von Freilassing	1 : 1.000/100
6.8	-	Höhenplan – Anschluss Kr BGL 2	1 : 1.000/100
9	-	Landschaftspflegerische Maßnahmen	
9.1	1	<i>Landschaftspflegerischer Übersichtsplan</i>	1 : 15.000
9.1T	1	Landschaftspflegerischer Übersichtsplan	1 : 15.000

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.2	1	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 0+000 bis 0+850</i>	1 : 1.000
9.2	2	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 0+850 bis 2+050</i>	1 : 1.000
9.2	3	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 2+050 bis 3+000</i>	1 : 1.000
9.2	4	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 3+000 bis 3+950</i>	1 : 1.000
9.2	5	<i>Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 3+950 bis 4+835</i>	1 : 1.000
9.2T	1	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 0+000 bis 0+850	1 : 1.000
9.2T	2	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 0+850 bis 2+050	1 : 1.000
9.2T	3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 2+050 bis 3+000	1 : 1.000
9.2T	4	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 3+000 bis 3+950	1 : 1.000
9.2T	5	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan – Bau-km 3+950 bis 4+835	1 : 1.000
9.3T	-	Maßnahmenblätter mit 1. Tektur	-
9.4T	-	Tabellarische Gegenüberstellung Eingriff und Kompensation mit 1. Tektur	-
10	-	Grunderwerb	-
10.1	1	<i>Grunderwerbsplan – Bau-km 0+000 bis 0+850</i>	1 : 1.000
10.1	2	<i>Grunderwerbsplan – Bau-km 0+850 bis 2+050</i>	1 : 1.000
10.1	3	<i>Grunderwerbsplan – Bau-km 2+050 bis 3+000</i>	1 : 1.000
10.1	4	<i>Grunderwerbsplan – Bau-km 3+000 bis 3+950</i>	1 : 1.000
10.1	5	<i>Grunderwerbsplan – Bau-km 3+950 bis 4+835</i>	1 : 1.000
10.1T	1	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+000 bis 0+850 mit Änderung der unwirtschaftlichen Restflächen	1 : 1.000
10.1T	2	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+850 bis 2+050 mit Änderung der unwirtschaftlichen Restflächen	1 : 1.000
10.1T	3	Grunderwerbsplan – Bau-km 2+050 bis 3+000 mit Änderung der unwirtschaftlichen Restflächen	1 : 1.000

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
10.1T	4	Grunderwerbsplan – Bau-km 3+000 bis 3+950 mit Änderung der unwirtschaftlichen Restflächen	1 : 1.000
10.1T	5	Grunderwerbsplan – Bau-km 3+950 bis 4+835 mit Änderung der unwirtschaftlichen Restflächen	1 : 1.000
10.2T	-	<i>Grunderwerbsverzeichnis mit 1. Tektur</i>	-
10.2T	-	Grunderwerbsverzeichnis mit 1. Tektur, Korrektur vom 25.01.2018 und Änderung der unwirtschaftlichen Restflächen	
11T	-	Regelungsverzeichnis mit 1. Tektur	-
12	-	Widmung/Umfstufung/Einziehung	-
12.1T	-	Widmung/Umfstufung/Einziehung – Beschreibung und Begründung mit 1. Tektur	-
12.2	-	<i>Widmung/Umfstufung/Einziehung – Lageplan</i>	1 : 5.000
12.2T	-	Widmung/Umfstufung/Einziehung – Lageplan	1 : 5.000
14	-	Straßenquerschnitte	-
14.0	-	Ermittlung der Belastungsklassen	-
14.1	1	Regelquerschnitt – B 20	1 : 50
14.1	2	Regelquerschnitt – B 20 – Rampen	1 : 50
14.2	-	Regelquerschnitt – St 2103 mit Geh- und Radweg	1 : 50
14.3	-	Regelquerschnitt – Kr BGL 3 mit Geh- und Radweg	1 : 50
14.4	-	Regelquerschnitt – GVS	1 : 50
14.5	-	Regelquerschnitt – öFW	1 : 50
17	-	Immissionstechnische Untersuchungen	-
17.1T	-	Schalltechnische Untersuchung mit 1. Tektur	-
17.1.1	-	<i>Lageplan Immissionsorte</i>	1 : 5.000
17.1.1T	-	Lageplan Immissionsorte	1 : 5.000
17.2	-	Luftschadstoffuntersuchung	-
18	-	Wassertechnische Untersuchungen	-
18.1T	-	Wassertechnische Berechnungen mit 1. Tektur	-

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
18.2	-	<i>Einzugsgebietsplan</i>	1 : 5.000
18.2T	-	Einzugsgebietsplan	1 : 5.000
18.3	-	<i>Schemaplan Versickerungsanlagen und Regenrückhaltebecken</i>	1 : 100
18.3T	-	Schemaplan Versickerungsanlagen	1 : 100
18.4T	-	Schnitt Mulden-Rigolen-System mit Überlauf	1 : 50
18.5T	-	Detailplan Sedimentationsanlage	1 : 25
19	-	Umweltfachliche Untersuchungen	-
19.1.1T	-	Textteil LBP mit 1. Tektur	-
19.1.2	1	<i>Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan</i>	1 : 5.000
19.1.2T	1T	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 5.000
19.1.3	-	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP)	-
19.2	-	FFH-Vorprüfung	-
19.3	-	Kartierergebnisberichte Fauna	-
19.4	-	Umweltverträglichkeitsstudie UVS B 20 Freilassing – Burghausen, OU Laufen - Erläuterungsbericht zur UVS Ergänzende UVS der Variantenkombination der Trassen 1 + 2a, B 20 Freilassing – Burghausen, OU Laufen FFH- und SPA-Vorprüfung, B 20 Freilassing – Burghausen, OU Laufen – Anlage zum Erläuterungsbericht zur UVS – Darstellung und Auswertung prognostizierter Lärmbelastungen (einschließlich Variantenkombination der Trassen 1 + 2a), B 20 Freilassing – Burghausen, OU Laufen – Anlage zur ergänzenden UVS der Variantenkombination der Trassen 1 + 2a –	-
	-	Kartenverzeichnis UVS	alle 1 : 10.000
	-	Bestandskarten: Karte 1a: Bestandsplan: Realnutzung und Biotoptypen Karte 1b: Bestandsplan: Realnutzung und Biotoptypen mit Trassenvarianten Karte 2: Schutzgut: Tiere und Pflanzen	-

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
		Karte 3: Schutzgut: Boden Karte 4: Schutzgut: Wasser Karte 5: Schutzgut: Luft und Lokalklima Karte 6: Schutzgut: Landschaftsbild Karte 7: Schutzgut: Mensch, Kultur- und Sachgüter	
	-	Auswirkungskarten: Karte 9a: Schutzgut: Pflanzen und Tiere, Varianten 1 Karte 9b: Schutzgut: Pflanzen und Tiere, Variante 2a Karte 9c: Schutzgut: Pflanzen und Tiere, Variante 2 Karte 9d: Schutzgut: Pflanzen und Tiere, Variante 3 Karte 9e: Schutzgut: Pflanzen und Tiere, Variante 4 Karte 9f: Schutzgut: Pflanzen und Tiere, Variante 5 Karte 10a: Schutzgut: Boden, Varianten 1 Karte 10b: Schutzgut: Boden, Variante 2a Karte 10c: Schutzgut: Boden, Variante 2 Karte 10d: Schutzgut: Boden, Variante 3 Karte 10e: Schutzgut: Boden, Variante 4 Karte 10f: Schutzgut: Boden, Variante 5 Karte 11a: Schutzgut: Wasser / Luft und Lokalklima, Varianten 1 Karte 11b: Schutzgut: Wasser / Luft und Lokalklima, Variante 2a Karte 11c: Schutzgut: Wasser / Luft und Lokalklima, Variante 2 Karte 11d: Schutzgut: Wasser / Luft und Lokalklima, Variante 3 Karte 11e: Schutzgut: Wasser / Luft und Lokalklima, Variante 4 Karte 11f: Schutzgut: Wasser / Luft und Lokalklima, Variante 5 Karte 12a: Schutzgut: Mensch, Kultur- und Sachgüter/Landschaftsbild, V 1 Karte 12b: Schutzgut: Mensch, Kultur- und Sachgüter/Landschaftsbild, V 2a Karte 12c: Schutzgut: Mensch, Kultur- und Sachgüter/Landschaftsbild, V 2 Karte 12d: Schutzgut: Mensch, Kultur- und	-

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
		Sachgüter/Landschaftsbild, V 3 Karte 12e: Schutzgut: Mensch, Kultur-und Sachgüter/Landschaftsbild, V 4 Karte 12f: Schutzgut: Mensch, Kultur-und Sachgüter/Landschaftsbild, V 5	
	-	Lärmkarten: Karte 13a: Isophonenbänder für prognostizierten Verkehr 2020 nachts, Nullvariante Karte 13b: Isophonenbänder für prognostizierten Verkehr 2020 nachts, Varianten Ortsumfahrung B 20 alt	1 : 5.000
22T	-	Verkehrsuntersuchung mit Leistungsfähigkeitsnachweisen	-
	-	<i>Untersuchungen bahnparallele Variante 2a</i>	-
1V	-	<i>Erläuterung</i>	-
2V	-	<i>Übersichtskarte</i>	1 : 100.000
3V	-	<i>Übersichtslageplan</i>	1 : 25.000
5V	-	<i>Lagepläne</i>	-
5V	-	<i>Legende Lagepläne</i>	-
5V	1	<i>Lageplan – Bau-km 0+000 bis 0+800</i>	1 : 1.000
5V	2	<i>Lageplan – Bau-km 0+800 bis 1+700</i>	1 : 1.000
5V	3	<i>Lageplan – Bau-km 1+700 bis 2+800</i>	1 : 1.000
5V	4	<i>Lageplan – Bau-km 2+800 bis 3+988</i>	1 : 1.000
6V	-	<i>Höhenpläne</i>	-
6.1V	1	<i>Höhenplan – Bau-km 0+000 bis 0+800</i>	1: 1000/100
6.1V	2	<i>Höhenplan – Bau-km 0+800 bis 1+700</i>	1: 1000/100
6.1V	3	<i>Höhenplan – Bau-km1+700 bis 2+800</i>	1: 1000/100
6.1V	4	<i>Höhenplan – Bau-km 2+800 bis 3+988</i>	1: 1000/100
6.2.1V	-	<i>Höhenplan – Anschluss Nord</i>	1: 1000/100
6.2.2V	-	<i>Höhenplan – GVS Biburg – Haiden</i>	1: 1000/100
6.3V	-	<i>Höhenpläne St. 2103</i>	-
6.3V	1	<i>Höhenplan St 2103</i>	1: 1000/100

Unterlage Nr.	Blatt	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6.3V	2	Höhenplan Rampe zur B 20	1: 1000/100
6.4V	-	Höhenpläne Kr BGL 3	-
6.4V	1	Höhenplan Kr BGL 3	1: 1000/100
6.4V	2	Höhenplan Rampe zur B 20	1: 1000/100
6.4V	3	Höhenplan Anschluss Bauhof	1: 1000/100
6.4V	4	Höhenplan GVS Haiden	1: 1000/100
6.5V	-	Höhenpläne Knoten Süd	-
6.5V	1	Höhenplan Einfahrt nach Burghausen	1: 1000/100
6.5V	2	Höhenplan Einfahrt nach Freilassing	1: 1000/100
6.5V	3	Höhenplan Ausfahrt von Freilassing	1: 1000/100
6.5V	4	Höhenplan Anschluss Gewerbegebiet	1: 1000/100
10.1V	-	Grunderwerb	-
10.1V	1	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+000 bis 0+800	1 : 1.000
10.1V	2	Grunderwerbsplan – Bau-km 0+800 bis 1+700	1 : 1.000
10.1V	3	Grunderwerbsplan – Bau-km1+700 bis 2+800	1 : 1.000
10.1V	4	Grunderwerbsplan – Bau-km 2+800 bis 3+988	1 : 1.000
10.2V	-	Grunderwerbsverzeichnis	-
17.1V	-	Schalltechnische Untersuchung	-
17.1.1V	-	Lageplan Immissionsorte	1 : 5.000
18.1V	-	Wassertechnische Untersuchungen	-
18.1V	1	Einzugsgebietsplan	1 : 5.000
19.1V	-	Faunistische Risikoanalyse Bericht	-
19.1V	1	Faunistische Risikoanalyse Plan	1 : 5.000
22V	-	Verkehrsuntersuchung	-

Die Planunterlagen wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein aufgestellt und tragen das Datum vom 07.08.2014.

Die erfolgten Planänderungen und die Ergänzungen in den Planunterlagen der 1.Tektur tragen das Datum vom 19.06.2017. Dabei sind die ursprünglichen Unterlagen in den Planunterlagen verblieben, soweit dies notwendig ist, um die

Änderungen nachvollziehen zu können. Diese Unterlagen sind durch den Aufkleber oder Stempel „überholt durch 1. Tektur vom 19.06.2017“ gekennzeichnet. Im Übrigen sind die Änderungen der 1. Tektur vom 19.06.2017 durch die rote Schrift zu erkennen.

Soweit insbesondere die Grunderwerbsunterlagen im Nachgang zur 1. Tektur vom 19.06.2017 berichtigt wurden, tragen sie das Datum vom 25.01.2018, die Korrektur ist jeweils auf dem Deckblatt vermerkt und gelb hinterlegt. Soweit im Nachgang des Erörterungstermins unwirtschaftliche Restflächen aus der Darstellung des Grunderwerbs entfernt wurden, um die entsprechende, im Rahmen des Termins abgegebene Zusage umzusetzen, sind diese Änderungen in den Grunderwerbsunterlagen durch blaue Schrift gekennzeichnet und auf dem Deckblatt entsprechend vermerkt.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

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

- Die Stadt Laufen und ihr Wasserwerk
- Die Telekom Deutschland GmbH
- Die Bayernwerk AG
- Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Die VR Energie Genossenschaft Oberbayern Südost eG
- Die Südostbayernbahn

3.1.2 Den folgenden Behörden:

- Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- Der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Berchtesgadener Land
- Dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München

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

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.2.1 Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält auch die nach dem Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.
- 3.2.2 Alle in den Planunterlagen dargestellten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie alle aus Gründen des Artenschutzrechts und des sonstigen Naturschutzrechts erforderlichen Maßnahmen sind zu den dort genannten Zeitpunkten umzusetzen. Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land ist über Beginn, Durchführung und Abschluss der Maßnahmen zu unterrichten.
- 3.2.3 Vor Beginn der Bauarbeiten ist dem Bayerischen Landesamt für Umwelt ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters gemäß Art. 9 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.2.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiootope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.2.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Entsprechende Sicherungsmaßnahmen (z.B. Schutzzäune) sind umzusetzen.
- 3.2.6 Das Fällen von Bäumen und sonstige Roden von Wald oder Gehölzen darf nur im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. bzw. 29. Februar erfolgen.
Hiervon abweichend dürfen Bäume mit Baumhöhlen oder Spalten, die als Brutplätze höhlenbrütender Vogelarten oder als Quartiere von Fledermäusen dienen können, nur während des Oktobers gefällt werden. In den übrigen Zeiten ist eine Fällung dieser Bäume nur erlaubt, wenn durch die Umweltbaubegleitung nach Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde im Landratsamt Berchtesgadener Land sichergestellt ist, dass sich zum Zeitpunkt der Rodung keine Exemplare oder Brutstätten geschützter Arten in den potenziellen Quartieren befinden.
- 3.2.7 Eine qualifizierte ökologische Baubegleitung ist sicherzustellen.

3.2.8 Ergänzend zu den in den Unterlagen dargestellten Regelungen über das Nachtbauverbot zu bestimmten Zeiten ist darauf zu achten, dass insbesondere die Waldränder während dieser Zeiten auch frei von Streulicht und Beleuchtung gehalten werden.

3.2.9 Die Anbringung der in den Unterlagen vorgesehenen Fledermauskästen ist mit der Koordinationsstelle für Fledermausschutz Südbayern oder dem Landkreisbeauftragten für Fledermausschutz des Landkreises Berchtesgadener Land abzustimmen.

3.2.10 Sollten diejenigen Kiesabbauf Flächen bei Niederheining, bei denen in den Planunterlagen und im Verfahren davon ausgegangen wurde, dass sie im verfüllten Zustand von den jetzigen Grundstückseigentümern übernommen werden, im unverfüllten Zustand übernommen werden, ist durch ergänzende Untersuchungen festzustellen, ob hier weitere artenschutzrechtliche Maßnahmen erforderlich werden.

3.3 Verkehrslärmschutz und Luftreinhaltung

3.3.1 Bei den in den Unterlagen dargestellten Anwesen (IO-01 bis IO-05, IO-37 und IO-53) besteht dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat die betroffenen Eigentümer hierüber, sowie über die Modalitäten der Umsetzung schriftlich zu informieren.

3.3.2 Die IO-31 und IO-38 sind durch die in den Unterlagen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 dargestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen zu schützen.

3.3.3 Die Bestimmungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) und der 32. BImSchV müssen eingehalten werden.

3.3.4 Die eingesetzten Baumaschinen müssen (soweit einschlägig) den Anforderungen der Richtlinie 2000/14/EG Stufe II entsprechen.

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

3.3.6 Die Vorgaben des Bundesbodenschutzgesetzes sowie des Kreislaufwirtschaftsgesetzes - einschließlich der begleitenden Regelwerke - sind zu beachten.

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

3.4 Landwirtschaft

- 3.4.1 Den vom Vorhaben betroffenen Landwirten ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme ein Ansprechpartner zu benennen, an den sie sich während der Bauzeit mit ihren Anliegen wenden können.
- 3.4.2 Entsprechend der Zusage des Vorhabenträgers ist eine bodenkundliche Baubegleitung durchzuführen durch einen externen, vom Staatlichen Bauamt Traunstein zu beauftragenden Sachverständigen.
- 3.4.3 Bei vorübergehend benötigten Flächen sind die Benutzung und die voraussichtliche Dauer den Eigentümern und Pächtern rechtzeitig vor der Inanspruchnahme anzuzeigen.
- 3.4.4 Vorübergehend benötigte Flächen sind nach Abschluss der Bauarbeiten zu rekultivieren. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass eine Durchmischung der Bodenhorizonte vermieden wird. Die Rekultivierungsmaßnahmen sind vor ihrer Durchführung mit dem jeweiligen Eigentümer und ggf. Pächter abzustimmen.
- 3.4.5 Soweit landwirtschaftliche Wege von Baufahrzeugen benützt werden, sind die Wege nach Abschluss der Arbeiten in einen Zustand zu versetzen, der dem vor Beginn der Baumaßnahme entspricht. Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers sind nur gewidmete Wege zu benützen und ist die Benützung auf das erforderliche Maß zu beschränken.

- 3.4.6 Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers ist auch während der Bauzeit für eine Einzäunung von z.B. Pferdekoppeln und Viehweiden zu sorgen, soweit eine solche wegen der Bauarbeiten entfernt werden muss. Sollte dies im Einzelfall nicht möglich sein, ist, wie zugesagt, für die vorübergehende Unbenutzbarkeit der Fläche eine Entschädigung zu leisten.
- 3.4.7 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden.
- 3.4.8 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.4.9 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen entsprechend Art. 47 und 48 AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.4.10 Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers sind bestehende Drainagen funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Für den Fall, dass eine Wiederherstellung nicht möglich sein sollte, sind Ersatzmaßnahmen vorzusehen oder, falls auch diese nicht möglich sein sollten, sind die entsprechenden Schäden dem Grunde nach zu entschädigen.
- 3.4.11 Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers ist für genehmigte Hausbrunnen auf unmittelbar an die künftige Trasse angrenzenden Grundstücken eine Beweissicherung durchzuführen. Die Funktionsfähigkeit der Brunnen ist aufrechtzuerhalten. Sofern dies nicht möglich ist, wird entsprechend der Zusage eine Entschädigung dem Grunde nach festgesetzt.

3.5 Leitungen und ähnliche Einrichtungen

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

3.5.2 Anlagen der Stadt Laufen

3.5.2.1 Die Trinkwasserversorgungs- und Abwasserleitungen der Stadt Laufen im Trassenbereich sind durch Suchschlitze zu ermitteln und während der Bauzeit zu sichern. Leitungsverlegungen sind vorab mit der Stadt Laufen abzustimmen, um die notwendigen Sicherungsmaßnahmen festzulegen und die Kompatibilität von bestehenden und verlegten Leitungen zu gewährleisten.

3.5.2.2 Entsprechend der Zusage des Vorhabensträgers ist das Versickerungsbecken VSB 0 vom Staatlichen Bauamt Traunstein auf Kosten der Bundesrepublik Deutschland zu unterhalten. Sollte die Stadt Laufen die Unterhaltung übernehmen wollen, wäre hierüber eine Vereinbarung zu schließen, die die Details regelt.

3.5.3 **Anlagen der Telekom Deutschland GmbH**

3.5.3.1 Die „Anweisungen zum Schutz unterirdischer Telekommunikationslinien und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH bei Arbeiten anderer“ sind zu beachten und die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung zu verpflichten.

3.5.3.2 Die Telekom Deutschland GmbH ist rechtzeitig zum Spartengespräch einzuladen, das mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem Baubeginn stattzufinden hat. Dort sind die erforderlichen Sicherungs- und oder Verlegungsarbeiten abzustimmen.

3.5.4 **Anlagen der Bayernwerk AG**

3.5.4.1 Die Bayernwerk AG ist rechtzeitig zum Spartengespräch einzuladen, das mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem Baubeginn stattzufinden hat. Dort sind die erforderlichen Sicherungs- und oder Verlegungsarbeiten abzustimmen.

3.5.4.2 Der Schutzzonenbereich für Kabel der Bayernwerk AG beträgt bei Aufgrabungen je 0,5 m rechts und links zur Trassenachse, der Schutzzonenbereich zu 20-kV Einfachfreileitungen beträgt in der Regel beiderseits je 8,0 m zur Leitungsachse und für 20-kV-Doppelfreileitungen beträgt er in der Regel beiderseits je 10,0 m zur Leitungsachse. Diese Schutzzonen sind zu beachten und die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung zu verpflichten.

3.5.5 **Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

3.5.5.1 Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH ist rechtzeitig zum Spartengespräch einzuladen, das mit ausreichendem zeitlichem Vorlauf vor dem Baubeginn stattzufinden hat. Dort sind die erforderlichen Sicherungs- und oder Verlegungsarbeiten abzustimmen.

3.5.5.2 Die Kabelschutzanweisung der Vodafone Kabel Deutschland GmbH ist zu beachten und die bauausführenden Firmen sind zur Beachtung zu verpflichten.

3.5.6 **Anlagen der VR Energie Genossenschaft Oberbayern Südost eG**

Die Erreichbarkeit der Photovoltaikanlagen der VR Energie Genossenschaft Oberbayern Südost eG ist auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Dabei ist auch die Erreichbarkeit durch die Feuerwehr mit entsprechend schweren Einsatzfahrzeugen sicherzustellen.

3.5.7 **Bahnanlagen**

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

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

3.6 **Denkmalschutz**

3.6.1 Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der -ausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden (z.B. durch Überdeckungen in Dammlage) oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

3.6.2 Der Beginn von Erdbauarbeiten ist vom Vorhabensträger unverzüglich, spätestens zwei Monate vor Beginn, dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege anzuzeigen.

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

3.6.4 Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat der Vorhabensträger die fachgerechte Freilegung,

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrags der Aufwendungen) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen in einer Vereinbarung zwischen dem Vorhabensträger 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 Vorhabensträger hat die dafür erforderlichen Unterlagen unverzüglich nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Landesamt für Denkmalpflege bei der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis erteilt, das gesammelte Niederschlagswasser von der B 20, Ortsumfahrung Laufen und das Geländewasser in das Grundwasser und im in den Plänen dargestellten Abschnitt in den Steinbachl einzuleiten.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den gegebenenfalls vom amtlichen Sachverständigen durch Roteintragung vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die

hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.3.2 Die Sickeranlagen sind gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 138 des DWA-Regelwerkes in der aktuell gültigen Fassung (Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser) zu erstellen.
- 4.3.3 Bei der Entwässerung sind die, in der gemeinsamen Besprechung von Wasserwirtschaftsamt Traunstein und Staatlichem Bauamt Traunstein am 15.01.2018 festgelegten Maßnahmen umzusetzen.
- 4.3.4 Der Abstand zwischen der Unterkante der Rigole und dem mittleren höchsten Grundwasserstand darf 1,0 m nicht unterschreiten. Die Rigole ist so anzuordnen, bzw. aufzubauen, dass sie in sickerfähige Schichten greift.
- 4.3.5 Der Dauereinstau in Absetzbauwerken hat mindestens 2,0 m zu betragen.
- 4.3.6 Sedimentationsanlagen sind zulaufseitig mit einer Prallwand bzw. einem Leitbauwerk und ablaufseitig mit einer Tauchwand auszustatten.
- 4.3.7 Vorhandene Schächte, Sickerschächte und sonstige Bauwerke zur Abwasserbeseitigung, insbesondere aus zurückgebauten Bereichen, teilweise auch alte Rohrleitungen ohne weitere Funktionen, sind auszubauen oder stillzulegen. Bestehende Sickereinrichtungen, welche nicht Bestandteil des Wasserrechtsantrages sind, sind aufzulassen.
- 4.3.8 Der Boden, durch den versickert wird, darf nicht vorbelastet sein (z.B. durch Altlasten). Werden beim Bau von Versickerungsanlagen Verhältnisse angetroffen, die den Grundsätzen der Versickerung, insbesondere dem Schutz des Grundwassers, entgegenstehen, so ist das Wasserwirtschaftsamt Traunstein zu informieren um eine alternative Ausführung abzustimmen.
- 4.3.9 Bei Versickerungen hat der bewachsene Oberboden mindestens folgende Kriterien zu erfüllen: pH-Wert 6-8, Humusgehalt 1% bis 3%, Tongehalt unter 10%.
- 4.3.10 Für den sachgemäßen Betrieb und die vorschriftsmäßige Wartung der gesamten Anlage ist der Vorhabensträger verantwortlich.
- 4.3.11 Die gesamte Anlage ist vor Inbetriebnahme von einem privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft nach Art. 65 BayWG abzunehmen. Diese Verpflichtung entfällt,

wenn der öffentliche Bauherr die Bauabnahme Beamten des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes übertragen hat.

- 4.3.12 Bei Anlagen oder Anlagenteilen, die nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich und für die Funktion der Anlage von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der private Sachverständige in der Wasserwirtschaft bzw. der Beamte des höheren bautechnischen Verwaltungsdienstes so rechtzeitig zu beauftragen, dass durch die Durchführung einer Teilabnahme eine ordnungsgemäße Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann.
- 4.3.13 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweils geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als sie durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.14 Für den Bau, Betrieb und die Wartung der Versickerungsanlagen sind die Hinweise und Empfehlungen des Arbeitsblattes DWA-A 138 zu beachten.
- 4.3.15 Die Entwässerungseinrichtungen sind nach größeren Regenereignissen, mindestens jedoch halbjährlich, zu kontrollieren. Schäden und Betriebsbeeinträchtigungen sind umgehend zu beheben.
- 4.3.16 Der Schlamm aus Absetzanlagen ist entsprechend den abfallrechtlichen Bestimmungen ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 4.3.17 **Anzeigepflichten**
Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Traunstein und der Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

5. **Straßenrechtliche Verfügungen**

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

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Regelungsverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. Insbesondere wird die Ortsumfahrung Laufen der B 20 in dem in den Planunterlagen dargestellten Abschnitt zur Kraftfahrstraße gewidmet. Die betroffenen Straßen- und Wegeabschnitte sind dort kenntlich gemacht. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

6. **Entscheidungen über Einwendungen**

6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Die Zusagen und Zusicherungen, die der Vorhabensträger insbesondere in seinen Stellungnahmen zu den Einwendungen, sowie im Erörterungstermin abgegeben hat, sind einzuhalten. Dabei wurden die Zusagen aus Gründen der leichteren Nachvollziehbarkeit in den Auflagenkatalog oben übernommen, soweit sie mehrere oder alle Einwender betreffen (z.B. bodenkundliche Baubegleitung). Soweit sie nur einzelne Einwender betreffen, sind sie in den Gründen bei den einzelnen Einwendern erwähnt. Sollten Zusagen versehentlich nicht in diesem Beschluss enthalten sein, sich aber aus den Stellungnahmen des Vorhabensträgers oder dem Protokoll über den Erörterungstermin ergeben, sind auch diese umzusetzen.

- 6.1.1 Die Schlafstätten der Pferde des Einwenders 3001/4001 sind durch geeignete Maßnahmen vor nächtlichem Lichteinfall von der Ortsumfahrung Laufen einschließlich des Knotenpunktes Biburg zu schützen. Dabei kommen Maßnahmen an den Ställen (Jalousien o.ä.) in Betracht, oder Pflanzungen oder technische Maßnahmen im Bereich des Knotenpunktes Biburg. Art und Umfang der

Maßnahmen sind durch ein Gutachten auf Kosten des Staatlichen Bauamts Traunstein zu ermitteln. Diese Verpflichtung des Staatlichen Bauamts Traunstein zur Ergreifung von Schutzmaßnahmen entfällt, wenn der Einwender 3001/4001 diese nicht innerhalb von sechs Monaten nach der Bekanntgabe dieses Beschlusses schriftlich beantragt.

- 6.1.2 Sofern das Grundstück mit der Flurnummer 516/3 der Gemarkung Heining als Ersatzland verwendet wird, ist der vorhandene Feldrain durch das Staatliche Bauamt Traunstein zu entfernen und der Boden in diesem Bereich so zu verbessern, dass er den angrenzenden Flächen entspricht. Sofern hierfür ein naturschutzrechtlicher Ausgleich erforderlich wird, hat diesen das Staatliche Bauamt Traunstein zu leisten. Sofern bislang Fördergelder für den Erhalt des Feldraines gezahlt werden, hat das Staatliche Bauamt Traunstein diese dem Begünstigten auszugleichen.

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

7. **Sofortige Vollziehbarkeit**
Dieser Beschluss ist gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG sofort vollziehbar.

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

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße B 20 verläuft auf einer Länge von ungefähr 260 km zwischen der österreichischen Grenze im Süden am Königssee bis zur tschechischen Grenze am Grenzübergang Furth im Wald im Norden. Sie verläuft dabei durch die Regierungsbezirke Oberbayern, Niederbayern und die Oberpfalz und bindet dabei an vier Bundesautobahnen (A 8, A 94, A 92, A 3) an. Derzeit verläuft die B 20 durch die Altstadt von Laufen. In der Stadtmittle befindet sich auch die Grenzbrücke nach Oberndorf (Österreich), eine der wenigen Brücken über die Salzach in der näheren Umgebung.

Mit dem planfestgestellten Vorhaben wird die B 20 aus dem innerstädtischen Bereich auf einer Länge von rund 4,8 km nach Westen verlegt. Die Ortsumfahrung beginnt östlich von Letten bei Abschnitt 480, Station 1,760 und endet südlich von Laufen bei Abschnitt 420, Station 7,068 (Bau-km 0 + 000 bis 4 + 835). Im Übrigen verweisen wir auf die Erläuterung und Darstellung in den Unterlagen, insbesondere im Erläuterungsbericht Unterlage 1 T.

2. Vorgängige Planungsstufen

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 war der Neubau der Ortsumfahrung Laufen im vordringlichen Bedarf enthalten. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde diese Einstufung beibehalten.

Im aktuell gültigen Fernstraßenausbaugesetz ist die Ortsumfahrung Laufen unter der Nummer 271 BY der Anlage 1 als Teilprojekt „OU Laufen“ aufgeführt und bildet zusammen mit dem weiteren Teilprojekt „OU Burghausen“ das Hauptprojekt „Freilassing/Salzburg (B 304) - Markt (A 94)“. Nach den Vorbemerkungen zur Anlage 1 teilen die Teilprojekte die Dringlichkeitseinstufung des Hauptprojekts, hier die Einstufung in den vordringlichen Bedarf.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 07.08.2014 beantragte das Staatliche Bauamt Traunstein für die Bundesrepublik Deutschland das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 24.09.2014 bis 24.10.2014 bei der Stadt Laufen sowie in der Gemeinde Petting nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Laufen, der

Gemeinde Petting oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 07.11.2014 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist ausgeschlossen sind.

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

- dem Landratsamt Berchtesgadener Land
 - dem Landratsamt Traunstein
 - der Stadt Laufen
 - der Gemeinde Petting
 - dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein
 - dem Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
 - dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
 - dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Fürstenfeldbruck
 - dem Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
 - dem Bayerischen Bauernverband
 - dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
 - dem Wasserwerk der Stadt Laufen
 - der Deutschen Telekom
 - der Bayernwerk AG
 - der Energienetze Bayern GmbH
 - der Kabel Deutschland GmbH & Co. KG
 - dem Polizeipräsidium Oberbayern Süd
 - der Regionalverkehr Oberbayern GmbH
 - dem Vermessungsamt Freilassing (jetzt Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung)
 - dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
 - dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
 - der DB AG Immobilien Region Süd
- sowie den innerhalb der Regierung in ihren Aufgabenbereichen betroffenen Sachgebieten.

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

Unter anderem aufgrund der Einwendungen und Stellungnahmen wurde die Planung geändert. Zahl und Umfang der Änderungen machten es erforderlich, diese nicht nur den stärker und erstmals Betroffenen nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG bekanntzugeben, sondern für die geänderte Planung nochmals eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 02.11.2017 bis 01.12.2017 bei der Stadt Laufen und der Gemeinde Saaldorf-Surheim nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Laufen bzw. der Gemeinde Saaldorf-Surheim oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 15.12.2017 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind. Es wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen, die nicht auf besonderen privatrechtlichen Titeln beruhen, mit Ablauf dieser Frist für das Verwaltungsverfahren ausgeschlossen sind. Es erfolgte ein Hinweis auf die UVP-Pflicht, sowie auf die entsprechenden Unterlagen.

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

- dem Landratsamt Berchtesgadener Land
- der Stadt Laufen
- der Gemeinde Saaldorf-Surheim
- dem Wasserwirtschaftsamt Traunstein
- dem Amt für ländliche Entwicklung Oberbayern
- dem Amt für Landwirtschaft und Forsten Ebersberg
- dem Bezirk Oberbayern, Fachberatung für Fischerei
- dem Bayerischen Bauernverband
- dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege
- dem Wasserwerk der Stadt Laufen
- der Deutschen Telekom Technik GmbH
- der Bayernwerk AG
- der Energienetze Bayern GmbH
- dem Polizeipräsidium Oberbayern Süd
- der Regionalverkehr Oberbayern GmbH

- dem Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Freilassing
- dem Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- dem Eisenbahnbundesamt, Außenstelle München
- der DB Services Immobilien GmbH

sowie den innerhalb der Regierung in ihren Aufgabenbereichen betroffenen Sachgebieten.

Die Einwendungen und Stellungnahmen des Ausgangs- und Tekturverfahrens wurden vom 15.10.2018 bis 18.10.2018 und am 22.10.2018 in der Stadt Laufen erörtert. Der Termin wurde ortsüblich und öffentlich bekanntgemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG dürfen Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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

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

Die verfahrensrechtlichen Einwendungen und Anträge werden bei den Einwendungen behandelt.

2. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Gemäß der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 Nr. 2 UVPG in der ab 29.07.2017 geltenden Fassung, ist die Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz in der vor dem 16.05.2017 geltenden Fassung zu Ende zu führen, da die Unterlagen vor diesem Zeitpunkt vorgelegt wurden. Abzustellen ist hierbei auf die Unterlagen in der

Ausgangsfassung, da die Tektur vom 19.06.2017 das Projekt nicht zu einem anderen Vorhaben i.S.d. UVPG macht.

Für das Bauvorhaben ist nach §§ 3 ff. des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes – UVPG - und Anlage 1 eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Es handelt sich um den Bau einer sonstigen Bundesstraße, die Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens des internationalen Verkehrs nach 14.3 der Anlage 1 zum UVPG ist. Ansonsten ergäbe sich die UVP-Pflicht aus der allgemeinen Vorprüfung beim Bau einer sonstigen Bundesstraße nach 14.6 der Anlage 1 zum UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Bei der Planfeststellung sind die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG vom 18.11.2004, Az. 4 CN 11/03, NVwZ 2005, S. 442). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden (BVerwG vom 27.10.2000, Az. 4 A 18/99).

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 11 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens und der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Wegen der Beschreibung des Vorhabens verweisen wir auf B 1. dieses Beschlusses und auf die Unterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht in Unterlage 1T.

Die Umgebung des Vorhabens ist gekennzeichnet durch das Tal der Salzach, in dem sich innerhalb des FFH- und Vogelschutzgebietes Auwaldgebiete finden, den Übergang zur Salzachhochtrasse mit ausgeprägter Hangleite, die auch als Salzachleite bezeichnet wird und die landwirtschaftlich geprägte Hochterrasse. Prägend sind außerdem die Siedlungsbereiche der Stadt Laufen und ihrer Altstadt. Durch das Untersuchungsgebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung die Bahnlinie

München-Mühldorf-Laufen-Freilassing, die das Untersuchungsgebiet ebenso prägt wie die bestehende B 20.

Naturräumlich betrachtet gehört das Untersuchungsgebiet zum Salzach-Hügelland, einer typischen Jungmoränenlandschaft.

Die potenzielle natürliche Vegetation würde sich aus unterschiedlichen Auwaldtypen zusammensetzen.

Geologisch betrachtet liegt das Untersuchungsgebiet am nördlichen Rand des ehemaligen Gletschersees des Salzachgletschers und wurde geprägt durch das abfließende Wasser dieses Sees. Auf den höher gelegenen Moränenflächen herrschen Parabraunerden und Braunerden vor, im Bereich der niederen Flussterrassen Schwemmlandböden.

Große Teile des Untersuchungsgebiets werden landwirtschaftlich genutzt, mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen auf der Hochterrasse, im Talbereich herrschen überwiegend ungünstige Erzeugungsbedingungen vor, die hauptsächlich für die Grünlandnutzung geeignet sind. Die Forstwirtschaft spielt insgesamt betrachtet eher eine untergeordnete Rolle. Von hoher nicht-wirtschaftlicher Bedeutung sind die Auwaldbereiche entlang der Salzach sowie die Hangleite.

Von hoher Bedeutung für das Schutzgut Boden sind insbesondere die Auwaldflächen und Waldflächen entlang der Salzach wegen ihrer hohen Speicher- und Reglerfunktion mit Bedeutung als Retentionsraum. Sie sind gleichzeitig am empfindlichsten gegenüber Eingriffen, wie Flächenverbrauch oder Entwässerung. Von mittlerer Empfindlichkeit sind die Bereiche der Niederterrasse zwischen Aue und Hangleite, da das naturnahe Bodengefüge hier ebenfalls über eine hohe Speicher- und Reglerfunktion verfügt. Von geringerer Empfindlichkeit sind die landwirtschaftlich geprägten Bereiche der Hochterrasse, hier ist die wesentliche Einwirkung der Flächenverbrauch mit dem Verlust der Bodenfunktionen in den Bereichen, die versiegelt werden.

Das prägende Fließgewässer im Untersuchungsgebiet ist die Salzach, mit festgesetztem Überschwemmungs- und Hochwasserabflussgebiet. Sie ist in die Gewässergüte II-III (kritisch belastet) – Saprobie und Güteklasse I-II (mesotroph) – Trophie eingestuft. Die Auen werden nicht regelmäßig überflutet sondern nur bei extremen Hochwasserereignissen. Auf der Hochterrasse befinden sich wenige kleinere Gräben. Hier finden sich auch kleinere Teiche, unter anderem der Biburger Weiher. Der geringste Grundwasserflurabstand ist im Bereich der niederen Terrassen zu verzeichnen (< 2 m), im Bereich der Hochterrassen ist er durchwegs höher, größere zusammenhängende Grundwasservorkommen bestehen nicht. Im

Flächennutzungsplan der Stadt Laufen ist westlich der Bahnlinie auf Höhe von Oberhaslach ein Wasservorbehaltsgebiet zur örtlichen Wasserversorgung dargestellt. Insgesamt ist die Empfindlichkeit in Bezug auf das Schutzgut Wasser innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Salzach als hoch, im übrigen Untersuchungsgebiet als mittel einzustufen.

Klimatisch betrachtet gehört das Untersuchungsgebiet zum oberbayerischen Alpenvorland, mit Stau- und Föhn effekten, einer durchschnittlichen Lufttemperatur von 7-8 °C, Niederschlagsmengen von 1100-1300 mm im Jahr, und Hauptwindrichtung aus West. Von hoher klimatischer Bedeutung sind die Salzachauen und die Niederterrassen wegen ihrer Funktion als Kaltluft sammelgebiet, von mittlerer Bedeutung die Hangleite und die bewaldeten Bereiche auf der Hochterrasse, von geringerer Bedeutung sind hingegen die offenen Flächen auf der Hochterrasse, insbesondere ist der Kaltluftabfluss in Richtung Tal durch die Bahnlinie als Vorbelastung behindert.

Mit Blick auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt stellt sich die Situation im Untersuchungsgebiet wie folgt dar: die Waldflächen des Auwaldes westlich der Salzach (im Wesentlichen Grauerlen-Auwald) sind naturschutzfachlich von überregionaler Bedeutung, wegen ihrer sehr hohen Bedeutung als Lebensraum für seltene und geschützte Tierarten, insbesondere Vögel. Die Flächen sind daher Teil des FFH-Gebiets 7744-371 (Salzach und Unterer Inn) und des Vogelschutzgebiets 7744-471 (Salzach und Inn). Der Hangleitenwald, der im Untersuchungsgebiet eine Breite von bis zu 100 m aufweist, wird durch Buchen dominiert. Er verfügt insbesondere über eine wichtige Vernetzungsfunktion, auch als Leitlinie für wandernde Kleintiere. Von besonderer Bedeutung sind Altbäume, unter anderem für Höhlenbrüter. Der Hangleitenwald erfüllt auch eine Funktion als Erosionsschutz. Die übrigen Waldbereiche, insbesondere auf den Hochterrassen erlangen eine mittlere bis hohe Bedeutung vor allem dadurch, dass der Rest des Untersuchungsgebietes weitgehend gehölzarm und landwirtschaftlich geprägt ist. Von geringer Bedeutung sind die intensiv genutzten Grünlandbereiche und Ackerflächen.

Ein Lebensraum von landesweiter Bedeutung sind die Salzachauen, insbesondere für Vögel. Die Empfindlichkeit der Auen ist damit als sehr hoch einzustufen ebenso wie die Empfindlichkeit der Hangleite als wesentliche Vernetzungsstruktur. Ebenfalls sehr hoch ist die Empfindlichkeit von an Wald, Grünland und Gräben angrenzenden Feuchtwiesen (nordwestlicher Rand des Untersuchungsgebiets) und dem Gebiet am Mühlbach bei Daxmühle. Über eine hohe Empfindlichkeit verfügen die Waldbestände in der landwirtschaftlichen Flur und im Lebenau-Forstgarten, die mageren

Altgrasbestände, Sukzessionsflächen und Gehölze der Bahnböschungen, der Gehölzsaum an der Salzach mit Übergang zu Streuobst am nördlichen Ortsrand von Laufen, sowie die Teiche mit gewässerbegleitenden Gehölzen und zum Teil gut entwickelter Verlandungszonenvegetation und das Bachtal zwischen Froschham und Letten.

Beim Landschaftsbild kommen im Untersuchungsgebiet sowohl gut strukturierte als auch mäßig strukturierte Flächen vor. Besonders hervorzuheben ist die sehr hohe Bedeutung der Hangleite als prägendes Strukturelement, auch die Bereiche der Niederterrasse sind weitgehend von hoher Bedeutung. Auf den Hochterrassen sind die Waldgebiete von hoher Bedeutung sowie die Bereiche nördlich von Haiden, die übrigen Bereiche der Hochtrasse sind weitgehend von mittlerer Bedeutung. Hervorzuheben sind einige ältere Bauernhäuser, die teilweise unter Denkmalschutz stehen. Von vielen Stellen des Vorhabensgebietes sind die Alpen zu sehen, am besten von Hochpunkten wie beispielsweise den ehemaligen Hochbehältern zwischen Haiden und dem Stadtgebiet aus.

Die Wohnfunktion ist in den bewohnten Bereichen des Untersuchungsgebietes durchweg als sehr hoch einzustufen, mit Ausnahme der Gewerbegebiete und der unmittelbar angrenzenden Flächen. Von hoher lokaler Bedeutung für die Erholungsfunktion sind das Sportgelände an der bestehenden B 20, die Schießanlage bei Mayerhofen, der Reiterhof bei Biburg sowie der Abtsdorfer See außerhalb des Untersuchungsgebietes. Ebenfalls von hoher Bedeutung ist der Salzachuferweg. Regionale bzw. überregionale Bedeutung weist der Radwanderweg von Stammham über Burghausen, Tittmoning, Laufen und Freilassing auf, das Untersuchungsgebiet erfüllt damit eine Naherholungsfunktion für seine Siedlungsbereiche und eine überregionale Funktion für den Erholungsfremdenverkehr.

Zahlreiche Baudenkmäler finden sich in der Altstadt von Laufen, unter anderem der als Ensemble geschützte Bereich nördlich von Rathaus- und Schlossplatz. Ebenfalls Ensembleschutz genießt der Ortskern von Daring, auch in den übrigen Ortschaften finden sich einzelne Baudenkmäler. Bodendenkmäler finden sich insbesondere im Bereich der Hochterrasse, es handelt sich weitgehend um eingeebnete oder erhaltende Grabhügel unterschiedlicher Zeiten, sowie mittelalterliche Friedhöfe unter Kirchen. Es ist davon auszugehen, dass sich weitere Bodendenkmäler noch unentdeckt im Boden befinden. An sonstigen Sachgütern sind die Kiesabbauf Flächen im Bereich des südlichen Anschlusses an die bestehende B 20 erwähnenswert, wobei diese bereits ausgebeutet werden und bis zur Fertigstellung des Vorhabens im Trassenbereich ausgebeutet sein werden.

- 2.1.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen
- Vorgesehen sind unterschiedliche Maßnahmenkomplexe (vgl. S. 1 ff der Unterlage 9.3 T). Komplex 1 V umfasst Maßnahmen für die Baufeldfreimachung und enthält im Wesentlichen jahreszeitliche Beschränkungen für Baum- und Gehölzfällungen sowie für die Rodung von Wurzelstöcken bei Vorkommen von Haselmäusen, außerdem jahreszeitliche Vorgaben für die Baufeldfreimachung. Komplex 2 V sieht tageszeitliche Begrenzungen der Bautätigkeit vor sowie Schutzzäune für erhaltenswerte Vegetationsbestände. Komplex 3 V befasst sich mit Vermeidungsmaßnahmen für die Betriebszeit wie dem Erhalt der Durchgängigkeit der Hangleite, der Errichtung von Leitstrukturen im Dammbereich zwischen Hangleitenbrücke und Grünbrücke sowie dem Erhalt von Säumen und Waldrandunterpflanzungen.
- 2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen
- Auf der Grundlage der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen, von Äußerungen und Einwendungen Dritter und eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind folgende Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:
- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft.
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponie von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen.
- Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoff-Emissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.
- Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), z. T. lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

2.1.3.1 Schutzgut Menschen

Teilbereich Wohnen

Auswirkungen auf den Teilbereich Wohnen entstehen vor allem durch veränderte Lärm -und Abgasbelastungen. Erhöhter Lärm führt dabei zu einer Verringerung der Wohnqualität. Fachrechtlicher Maßstab sind die Grenzwerte der 16. BImSchV, die beispielsweise im Wohngebiet 49 dB(A) nachts und 59 dB(A) tags betragen, in Dorf- und Mischgebieten liegen die Grenzwerte bei 54 dB(A) nachts und 64 dB(A) tags. Lärmschutzmaßnahmen werden (nur) bei Überschreitung dieser Grenzwerte erforderlich. Grundsätzlich sind die Auswirkungen umso geringer, je weniger dicht besiedelte Gebiete durchfahren werden.

Teilbereich Erholen

Auch für die Erholung gilt, dass steigende Lärmwerte grundsätzlich zu einer Verringerung der Erholungsqualität führen.

Für die Belastung mit Schadstoffen sind die Grenzwerte der 39. BImSchV der geeignete Maßstab. Hierbei ist zu beachten, dass die Auswirkungen vor allem im unmittelbaren Nahbereich der Straße bemerkbar sind, mit zunehmender Entfernung sinkt auch die Belastung.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Zu Auswirkungen auf Pflanzen kommt es insbesondere durch den Verlust von Vegetationsbeständen im direkten Trassenbereich sowie unter Umständen zu einer Verschlechterung der Lebensbedingungen für die angrenzenden Bestände insbesondere durch Schadstoffe. Zu Beeinträchtigungen für Tiere kann es insbesondere durch den Verlust von Vegetationsbeständen als Lebensraum kommen, sowie durch die Zerschneidungswirkung. Lärm und Schadstoffbelastungen können sich negativ auf die Habitateignung auswirken, hinzu kommen Individuenverluste durch Fahrzeugkollisionen. Die Höhe des Konfliktpotenzials wird maßgeblich dadurch beeinflusst, in welchem Maß in ökologisch besonders wertvolle Flächen eingegriffen wird. Sehr hohes Konfliktpotenzial besteht im Bereich des Auwaldes und der Hangleite, hohes Konfliktpotenzial in den übrigen Laubwaldgebieten, standortgerechten Gehölzen und Böschungen. Von mittlerer Bedeutung sind Eingriffe in die Nadelwaldflächen der Hochtrasse sowie in die Gärten und das aufgelockerte Grün der Siedlungsbereiche, von geringerer Bedeutung sind Eingriffe in Ackerflächen und intensiv genutzte Grünlandstandorte. Für Fledermäuse von besonderer Bedeutung sind ihre kartierten Quartiere und Flugrouten.

2.1.3.3 Schutzgut Fläche

Dieses Schutzgut wird nur vorsorglich betrachtet, da es im UVPG in der für dieses Vorhaben geltenden Fassung noch nicht enthalten war. Für das Schutzgut Fläche fehlen bislang gesetzlich definierte Ziele oder Standards. Allgemeines Ziel ist eine Reduzierung des Flächenverbrauchs. Dabei geht es vorrangig nicht um den Schutz der Flächen wegen einer besonderen Funktion, z.B. ihrer Funktion für den Bodenschutz oder den Naturschutz, da diese Funktionen beim jeweiligen Schutzgut bereits mitbetrachtet werden, sondern es geht um den Schutz der „unverbrauchten“ Fläche um ihrer selbst willen.

2.1.3.4 Schutzgut Boden

Als wesentliche Folge von zu errichtenden Verkehrsflächen können auftreten ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss als Folge der Versiegelung, die Konzentration von Schadstoffen am Fahrbahnrand, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und -reliefs und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch die Versiegelung wird in die Regelungsfunktionen, die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen des Bodens eingegriffen. Sehr hohes Konfliktpotenzial liegt hier insbesondere im Bereich des Auwaldes und im Bereich der Hangleite vor, so dass grundsätzlich gilt, dass diese Bereiche möglichst zu schonen sind. Hohes Konfliktpotenzial haben die Waldflächen der Hochterrasse, gefolgt von den Acker- und Grünlandstandorten mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen, bei denen ein mittleres Konfliktpotenzial besteht. Gleiches gilt für Acker- und Grünlandstandorte mit ungünstigen Erzeugungsbedingungen aber hoher Empfindlichkeit, wie sie im Bereich des Überschwemmungsgebietes der Salzach vorliegen. Neben der Qualität der Böden ist hier insbesondere die zu überbauende Fläche ausschlaggebend für die Bewertung der Auswirkungen.

2.1.3.5 Schutzgut Wasser

Während des Betriebes werden die durch den Kfz-Verkehr erzeugten und auf der Fahrbahn abgelagerten Stoffe als Schweb- oder Feststoffe vom Niederschlagswasser abtransportiert und versickern im Bereich des Straßenrandes oder in den Versickerungseinrichtungen bzw. gelangen in Vorfluter. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine gewisse Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden. Im Übrigen können hohe Flächenversiegelungen Einfluss auf die Regler- und Speicherfunktion sowie die Versickerungs- und Abflussbedingungen des Bodens haben, und damit Einfluss auf

die Grundwasserneubildung. Außerdem kann es in Bereichen mit geringem Grundwasserflurabstand baubedingt zu unmittelbaren Eingriffen in den Grundwasserkörper kommen. Besonders sensibel sind Bereiche, in denen Trinkwasser gewonnen wird. Auch wenn in dem Wasservorbehaltungsgebiet aus dem Flächennutzungsplan noch keine Wassergewinnung stattfindet, ist das Konfliktpotenzial höher, wenn diese Fläche durchschnitten wird. Im Übrigen gilt, je näher eine Trasse an die Auwaldbereiche der Salzach heranreicht, desto größer sind die potentiellen Auswirkungen. Auswirkungen auf Oberflächengewässer sind beispielsweise durch Einleitungen oder Verlegungen denkbar oder im unmittelbaren Straßenumfeld durch Schadstoffeinträge.

2.1.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Luftverunreinigungen an Straßen entstehen im Wesentlichen durch gasförmige und feste Rückstände aus Verbrennungsprozessen. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Emissionsfaktoren der einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die Ausbreitung dieser Stoffe wird von zahlreichen Faktoren beeinflusst, wie meteorologische Bedingungen, fotochemische und physikalisch-chemische Umwandlungsprozesse, Topografie usw. Es besteht eine starke Abhängigkeit von der Entfernung zum Fahrbahnbereich (siehe auch 3.4.4.2).

Mit Blick auf das lokale Klima sind Auswirkungen eines Straßenbauprojekts denkbar z.B. durch die Zerschneidung von Kaltluftentstehungsgebieten oder Kaltluftschneisen. Mit Blick auf das Klima insgesamt, ist festzustellen, dass jede Straße grundsätzlich einen Beitrag zum Klimawandel hat. Die Beiträge eines einzelnen Projekts hierauf lassen sich allerdings nicht quantifizieren. Insbesondere bewirkt eine Ortsumfahrung im Wesentlichen eine Verlagerung, die für das Klima insgesamt ohne Relevanz ist, da sie insoweit neutral ist. Eine besondere Relevanz mit Blick auf Auswirkungen des Klimawandels auf das Projekt selbst liegt nicht vor. Eine solche könnte beispielsweise in Fällen diskutiert werden, in denen eine Straße unterhalb eines für Murenabgänge anfälligen Hanges gebaut würde und man als Folge des Klimawandels eine höhere Eintrittswahrscheinlichkeit solcher Ereignisse annimmt. Eine solche oder vergleichbare Konstellation liegt hier aber nicht vor.

2.1.3.7 Schutzgut Landschaft

Zu Auswirkungen auf das Landschaftsbild kommt es zum einen im Hinblick auf einsehbare Landschaftsbildeinheiten, zum anderen kann sich ein Straßenbauvorhaben auf bestehende Blickachsen auswirken. Dabei ist insbesondere von Bedeutung, in welchen Bereichen eine Trasse in Dammlage

geführt wird, und ob Sichtbeziehungen durchschnitten werden. Vor allem in gut einsehbaren Bereichen beeinträchtigen Straßen als technische Bauwerke das Landschaftsbild. Dabei wirkt sich hier vorliegend insbesondere aus, in welchem Umfang die Straße auf der Hochterrasse in Dammlage geführt wird, an welcher Stelle und auf welcher Länge die Hangleite durchschnitten wird und wie weit die neue Beeinträchtigung über die bestehende Vorbelastung durch die Bahnlinie hinausgeht.

2.1.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe- und sonstige Sachgüter

Auswirkungen auf Bodendenkmäler sind durch deren Überbauung denkbar, wobei die Eingriffe geringer sind, wenn die Bodendenkmäler im Erdboden verbleiben, im Übrigen kann die Zerstörung durch archäologische Maßnahmen verhindert werden, um so jedenfalls die Folgen abzumildern. Durch die Einbindung des Landesamtes für Denkmalpflege kann sichergestellt werden, dass bisher unentdeckte Bodendenkmäler entdeckt werden. Einwirkungen auf Baudenkmäler sind im unmittelbaren Nahbereich der Trasse denkbar, wobei es hier auch zu Entlastungen in der Laufener Innenstadt kommen wird.

2.1.3.9 Wechselwirkungen

Teilweise bestehen zwischen den einzelnen Schutzgütern Wechselwirkungen. Beispielsweise bestehen enge Zusammenhänge zwischen der Bodenstruktur und dem Wasserhaushalt, der wiederum Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sowie Tiere und Pflanzen hat. Faktoren wie beispielsweise die Steigerung des Straßenverkehrslärms wirken sich sowohl auf Menschen als auch auf Tiere aus, gesteigerter Schadstoffausstoß zusätzlich auch noch auf Wasser, Boden, Luft und Klima.

2.1.4 Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Maßnahmen sind in den Maßnahmenplänen dargestellt und in den Maßnahmenblättern beschrieben. Zu den wichtigsten gehören die Schaffung von Fledermausquartieren als Ersatz für zu fällende Quartierbäume. Hierfür werden Altbäume aus der Nutzung genommen und Fledermauskästen aufgehängt. Hinzu kommen die Maßnahmen zur Aufwertung und Sicherung der ehemaligen Kiesgrube nördlich von Niederheining und die Maßnahmen zur Waldneugründung im Gebiet der benachbarten Gemeinde Saaldorf-Surheim.

2.1.5 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Den Anforderungen des § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG ist Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt nicht eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine "Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens" (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Auch § 17 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (BVerwG vom 25.01.1996, DVBl 1996, 677). Diesen Anforderungen genügen die eingereichten Unterlagen.

Unsere Bewertung der Varianten, in die die Bewertung der Schutzgüter des UVPG eingeflossen ist, findet sich in Ziffer C 3.3.2 dieses Beschlusses.

2.2 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 12 UVPG)

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens bestimmt sich nach den Maßstäben des Fachrechts. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dient im Wesentlichen dazu, die Umweltauswirkungen allen Beteiligten gebündelt vor Augen zu führen. Daneben dient sie dazu, ein geregeltes Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung herbeizuführen, das bei einer Planfeststellung aber auch bei Verfahren ohne UVP stattfindet. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltauflagen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltauflagen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein (Berücksichtigung).

2.2.1 Schutzgut Mensch

Beim Schutzgut Mensch kommt es im Bereich des Wohnens zu unterschiedlichen Auswirkungen. Auf der einen Seite führt das Vorhaben zu einer neuen Belastung mit

Straßenlärm an einigen, bislang vom Lärm größerer Straßen nicht betroffenen landwirtschaftlichen Höfen und Wohnanwesen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden hier deutlich eingehalten. Die Details der Lärmberechnungen sind in den Unterlagen dargestellt und in diesem Beschluss unter C 3.3.4.1 gewürdigt. Trotz Einhaltung der Grenzwerte ist dies eine Minderung der Wohnqualität der Betroffenen. Außerdem kommt es in den Übergangsbereichen am Bauanfang und Bauende zu Lärmauswirkungen, die teilweise die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen oder bei Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes zum Ersatz für die Aufwendungen passiven Lärmschutzes führen. Da diese Bereiche auch schon vom Lärm der bestehenden B 20 betroffen sind, nun aber Lärmschutzmaßnahmen hinzukommen, kommt es auch hier zu einer Minderung der Wohnqualität, allerdings in geringerem Umfang als an den bislang nicht vorbelasteten Gebieten entlang der freien Strecke.

Auf der anderen Seite bewirkt das Vorhaben eine deutliche Steigerung der Wohnqualität entlang der bisherigen Ortsdurchfahrt der B 20. Dieser Bereich ist deutlich dichter besiedelt als der durch die Umfahrung neu belastete Bereich und wegen der unmittelbaren Nähe von bisheriger Ortsdurchfahrt und dortigen Immissionsorten werden die Anwohner von deutlich höheren Lärmpegeln entlastet.

In Bezug auf die Luftschadstoffe kommt es an der Ortsumfahrung wegen des Abstandes zur Bebauung zu allenfalls geringfügigen Mehrbelastungen, wohingegen an der Ortsdurchfahrt auch Bereiche entlastet werden, die bislang von Überschreitungen der Grenzwerte der 39.BImSchV betroffen sind.

Bei der Erholung ist eine Beeinträchtigung der Naherholung in den Gebieten westlich des Stadtgebiets zu verzeichnen. Die Gebiete mit besonders hoher Eignung, also der Abstdorfer See und die Salzachauen, sind von der Ortsumfahrung Laufen nicht betroffen. Aber es kommt zu Beeinträchtigungen der unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzenden Erholungsbereiche. Diese sind zwar wegen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung nicht von so hoher Erholungseignung, das ändert aber nichts daran, dass sie von der Bevölkerung intensiv zur Erholung genutzt werden.

2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die besonders hochwertigen Lebensräume in den Salzachauen sind von Belastungen durch das Vorhaben nicht betroffen, hier ist eine geringe Entlastung durch die größere Entfernung der Ortsumfahrung im Vergleich zur Bestandsstrecke zu verzeichnen. Negativ betroffen ist aber der ebenfalls besonders wertvolle Bereich der Salzachhangleite. Hier wird die Funktion als Vernetzungsachse durch die Kombination von Grünbrücke und Hangleitenbrücke zwar so weit möglich aufrecht

erhalten, dennoch verbleiben hier Beeinträchtigungen. In den Bereichen mit hohem Konfliktpotential, also den sonstigen Laubwäldern erfolgen kleinere Eingriffe, wobei zumindest die Quartierfunktion für die Fledermäuse durch die entsprechenden Ersatzmaßnahmen erhalten bleibt. Der Ersatz durch die Aufforstungen im Gebiet der Nachbargemeinde Saaldorf-Surheim leistet den naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleich bzw. Ersatz, direkt am Eingriffsort verbleiben aber Beeinträchtigungen.

Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden nicht verwirklicht und entsprechend der Eingriffsregelung werden alle unvermeidbaren Eingriffe ausgeglichen oder ersetzt.

2.2.3 Schutzgut Boden

Es kommt auf allen neu versiegelten Flächen im Umfang von 10,5 ha zum Verlust der wesentlichen Bodenfunktionen. Für dieses Schutzgut erfolgt auch keine relevante Entlastung, da die bestehende B 20 nur in kleinen Teilbereichen rückgebaut werden kann, da sie im Übrigen weiter ihre Funktion als Staatsstraße oder Gemeindestraße erfüllen muss. Die gesetzlichen Vorschriften des Bodenschutzes werden dennoch alle eingehalten, schädliche Bodenveränderungen durch Schadstoffbelastungen entstehen nicht, da sich die Auswirkungen hier auf den unmittelbaren Nahbereich der Straße beschränken.

2.2.4 Ähnliches gilt für das vorsorglich betrachtete Schutzgut der Fläche. Hier kommt es zu erheblichen Verlusten von bislang nicht versiegelten Flächen. Der Gesetzgeber hat es bislang sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene vermieden, verbindliche und quantifizierbare Maßstäbe für eine Bewertung festzusetzen, so dass der Maßstab das Abwägungsgebot bleibt. In dieser Abwägung wird der Flächenverlust berücksichtigt.

2.2.5 Beim Schutzgut Wasser sind die Auswirkungen gering. Oberhalb der Hangleite ist der Abstand zum Grundwasser sehr hoch, so dass das auf der Straße anfallende Wasser keine Auswirkungen hierauf hat. Hier und auch in den sensibleren Bereichen des Salzachtals erfolgt die Entwässerung über dem Stand der Technik entsprechende Anlagen und Methoden, so dass es zu keinen Auswirkungen kommt. Die geringfügige Direkteinleitung in den Steinbachl entspricht ebenfalls dem Stand der Technik und genügt den Anforderungen des Wasserrechts. Auswirkungen auf den Hochwasserschutz sind nicht gegeben.

- 2.2.6 Beim Schutzgut Luft und Klima werden die fachrechtlichen Standards der 39. BImSchV eingehalten. Die Zusatzbelastung beschränkt sich im Wesentlichen auf den unmittelbaren Nahbereich der Straße. Für das Lokalklima besonders bedeutsame Gebiete werden vom Vorhaben nicht tangiert. Bezogen auf das großräumige oder gar globale Klima ist der Beitrag des Vorhabens nicht quantifizierbar und führt hier im Wesentlichen zu einer Verlagerung, da der Verkehr durch das Projekt an anderer Stelle läuft, aber weder projektbedingt verstärkt noch verringert wird.
- 2.2.7 Beim Schutzgut Landschaft ist festzustellen, dass die fachrechtlichen Maßstäbe, die sich hier im Wesentlichen aus der Eingriffsregelung des BNatSchG ergeben, eingehalten werden. Das Landschaftsbild wird wiederhergestellt. Dennoch verbleibt hier eine rechtlich zulässige, aber dennoch merkliche Beeinträchtigung. In der bislang weitgehend unzerschnittenen Landschaft liegt zukünftig eine Bundesstraße mit bis zu drei Fahrstreifen, die bedingt durch die Topographie in teils deutlicher Einschnitts- oder Dammlage geführt wird. Diese Beeinträchtigung findet außerhalb der besonders reizvollen Landschaft der Salzachauen statt, betrifft aber die ebenfalls wertvollen Bereiche der Hangleite. Auf den Hochterrassen ist zwar mindernd zu berücksichtigen, dass die landwirtschaftlich intensiv genutzte Landschaft als weitgehend ausgeräumt und strukturarm gilt. Dennoch entspricht sie der im Voralpengebiet üblichen Kulturlandschaft und wird von den Betroffenen aus nachvollziehbaren Gründen als reizvoll eingestuft. Wenn auch die Alpen weiterhin sichtbar bleiben, wird das von den Betroffenen geschätzte Panorama unter dem Vorhaben leiden.
- 2.2.8 Beim Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter kommt es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern, da diese durch entsprechende Maßnahmen geschützt werden können, auch soweit sie noch unentdeckt sind. Baudenkmäler liegen zwar in der Nähe der Trasse, aber doch in solcher Entfernung, dass sie nicht beeinträchtigt werden, im Übrigen kommt es hier im Altstadtbereich von Laufen zu mindestens vergleichbaren Entlastungen.
- 2.2.9 Bei den Wechselwirkungen ist zu beachten, dass es zwar zu Wechselwirkungen kommt. Diese sind in ihren Auswirkungen aber nicht größer als die Summe der Beeinträchtigung der einzelnen Schutzgüter, so dass eine gesonderte Bewertung der Wechselwirkungen nicht erforderlich ist.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplan)

Durch die Aufnahme der B 20, Ortsumfahrung Laufen in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

Hierzu wird von zahlreichen Einwendern vorgetragen, die Bindungswirkung des Bedarfsplanes erstrecke sich nicht auf die gewählte Trasse. Im Bedarfsplan sei nur eine bahnparallele Trasse vorgesehen, dies zeige sowohl die zeichnerische Darstellung, als auch die im Bedarfsplan veranschlagten Kosten, die deutlich niedriger seien, als die für die Planfeststellungstrasse notwendigen Kosten. Dabei ist zunächst klarstellend darauf hinzuweisen, dass eine zeichnerische Abweichung ohnehin nur für den Bedarfsplan von 2003 bestand. Dem aktuell geltenden Bedarfsplan hingegen, der Anlage des Fernstraßenausbaugesetzes ist, liegt eine Planung zugrunde, die der hier festgestellten entspricht.

Weder die Änderung der Trasse noch die Änderung der Kosten gegenüber der ursprünglichen Darstellung im Bedarfsplan 2003, haben den Gesetzgeber dazu bewogen, die OU Laufen anders zu bewerten.

Der Einwand greift aber auch im Übrigen nicht durch. Dass ein Vorhaben von der zeichnerischen Darstellung im Bedarfsplan abweicht, hat nicht notwendig das Fehlen der Planrechtfertigung zu Folge. Die gesetzliche Bedarfsplanung hat nicht zum Inhalt, dass alle von ihr abweichenden Varianten nicht den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entsprechen und daher ausgeschlossen sind. Die Vorschrift normiert keine Ausschlusswirkung des Bedarfsplans, sondern nur eine „positive“ Bindungswirkung zu Gunsten des darin aufgenommenen Vorhabens. Der Ausschluss abweichender Varianten erfordert eine konkrete, die aktuelle Situation vor Ort berücksichtigende Abwägung aller Belange. Es ist daher geboten, diese Entscheidung nicht auf der weit vorgelagerten Ebene der bundesweiten Bedarfsplanung zu treffen, sondern sie den nachfolgenden Planungsstufen zu überlassen. Somit kann die Planrechtfertigung nach § 1 Abs. 1 FStrG nach Maßgabe der konkreten Umstände auch bei einem von der gesetzlichen Bedarfsplanung abweichenden Vorhaben gegeben sein (BVerwG vom 08.01.2014, Aktenzeichen 9 A 4/13).

Die Ortsumfahrung von Laufen ist ungeachtet der – vorübergehend – von der zeichnerischen Darstellung abweichenden Trassenführung von dem gesetzlichen Bedarfsplan gedeckt. Dieser konkretisiert die Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, in dem er ein bestimmtes, wenn auch grobmaschiges zusammenhängendes Verkehrsnetz für einen weiträumigen Verkehr darstellt, das dem prognostizierten Bedarf gerecht wird. Demgemäß gehört die Netzverknüpfung zum Regelungsgehalt der Bedarfsplanung. Von der Bindungswirkung erfasst sind außerdem zeichnerische Darstellungen, die – wie beispielsweise die Anzahl der Spuren – die dem festgestellten Bedarf entsprechende Kapazität der Trasse konkretisieren. Hinsichtlich aller anderen Aspekte ist die Konkretisierung Sache der nachfolgenden Planungsstufen (vergleiche BVerwG vom 08.01.2014).

Die planfestgestellte Variante der Ortsumfahrung Laufen im Zuge der B 20 weicht weder in Bezug auf die Netzverknüpfung noch in Bezug auf die Dimensionierung vom Bedarfsplan ab, das gilt sowohl für den alten wie auch für den aktuellen Bedarfsplan.

Bei allen übrigen Punkten, wie beispielsweise auch bei der Umweltrisikoeinschätzung, bedarf die notwendigerweise grobe Bedarfsplanung des Bundesgesetzgebers einer Konkretisierung auf den folgenden Planungsstufen, wie

sie hier erfolgt ist, auf diese Belange erstreckt sich daher die Bindungswirkung des Bedarfsplanes nicht. Dies gilt im Übrigen auch für die Baukosten, die auf der Planungsstufe des Bedarfsplanes ohnehin nur auf Schätzungen beruhen können. Zudem lag der Aufnahme in den Bedarfsplan eine aktualisierte Kostenschätzung zugrunde. Im Übrigen hat der Straßenbaulastträger auch nach der Planfeststellung noch die Möglichkeit, von der Realisierung eines Vorhabens abzusehen, wenn nach seiner Einschätzung die Kosten hierfür zu hoch sein sollten, die Planfeststellung verpflichtet nicht zur Realisierung eines Vorhabens.

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

3.2.2 Planungsziel

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

Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten stattdessen gefördert werden. Diese politische Diskussion ist allerdings nicht Gegenstand eines konkreten Planfeststellungsverfahrens.

Die Planungsziele sind:

- Schaffung einer leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung im Zuge der B 20
- Entlastung des Stadtgebietes von Laufen vom Verkehr und den damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen
- Entlastung des Stadtgebietes von Laufen vom Schwerverkehr, insbesondere von Gefahrguttransportern
- Trennung des Ziel- und Quellverkehrs vom Durchgangsverkehr
- Größtmögliche Entlastung des Stadtgebietes von Laufen durch Anbindung der St 2103 und der BGL 3 an die Ortsumgehung
- Verbesserung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet von Laufen, insbesondere durch Beseitigung der Unfallhäufung UH 22

Diese Planungsziele werden durch die Ortsumfahrung Laufen in der planfestgestellten Variante erreicht. Nach der zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung (Unterlage 22T) ist mit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt um bis zu 6.845 Kfz/24 h und 1.218 Lkw/24h zu rechnen. Das entspricht 55% bei den Kfz und 83% bei den Lkw. Das führt zu deutlichen Entlastungen der zahlreichen Anwohner die nah oder sehr nah an der Ortsdurchfahrt leben. Ebenfalls erreicht wird die Trennung der Verkehrsarten. Der Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung kann auf die Ortsumfahrung verlagert werden, wobei gerade an diesem Verkehr viele Lkw beteiligt sind. Durch die Verkehrsentslastung kommt es auch zu der gewünschten Steigerung der Verkehrssicherheit in der Innenstadt. Dort kam es bislang vermehrt zu Unfällen. Durch die Verknüpfung der Ortsumfahrung an mehreren Stellen, insbesondere mit der St 2103 und BGL 3, kann auch der von Westen kommende Verkehr, der dann nach Nord oder Süd weiterfahren möchte schon vor dem Stadtgebiet „abgefangen“ werden, was die Entlastungswirkung erhöht. Das Ziel einer leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung wird insbesondere dadurch erreicht, dass die verkehrsreiche Durchfahrt durch den Ort vermieden und zusätzlich auf der Umfahrung Überholmöglichkeiten geschaffen werden. Zur Erreichung dieses Ziels trägt auch die Widmung als Krafffahrstraße bei.

Von zahlreichen Einwendern wird vorgetragen, eine Entlastung der Altstadt von Laufen könne durch die Ortsumfahrung nicht erreicht werden, jedenfalls nicht, solange nicht auch eine neue Brücke über die Salzach außerhalb der Altstadt gebaut werde. Der maßgeblich belastende Verkehr sei der Verkehr von und nach Österreich. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Ortsumfahrung zu einer Entflechtung der Verkehrsströme führen wird. Der Verkehr, der von Norden oder Süden kommend sein Ziel nicht in der Stadt Laufen oder auf der österreichischen Seite der Salzach hat, wird die Umfahrung nutzen. Dadurch kann die B 20 ihrer Verkehrsfunktion als Bundesstraße gerecht werden. Dass diese Verkehre nicht mehr durch die Altstadt fahren, führt dort zu einer entsprechenden Entlastung, insbesondere auch beim Schwerverkehr. In der Tat würde die Entlastungswirkung höher ausfallen, wenn auch der Verkehr von und nach Österreich aus der Altstadt ferngehalten werden könnte. Die Frage, ob zusätzlich zur Ortsumfahrung eine neue Salzachbrücke sinnvoll wäre, ändert aber nichts daran, dass die Ortsumfahrung auch ohne neue Grenzbrücke zur Zielerreichung sinnvoll und geboten ist.

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Linienbestimmung

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

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP 2013) führt eine Entwicklungsachse regionaler Bedeutung von den Mittelzentren Altötting und Burghausen über Laufen zum Mittelzentrum Freilassing. Die gewählte Trasse folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Im Regionalplan Südostoberbayern (Region 18) ist die B 20 Ortsumfahrung Laufen als vordringlich durchzuführende Baumaßnahme zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten und Schaffung von Umgehungsstraßen aus Gründen der notwendigen Verbindungsqualität und zur Minderung der erheblichen örtlichen Belastungen aufgeführt. Im Abschnitt über den Ausbau der Unterzentren ist als Ziel festgelegt, dass die Verkehrsverhältnisse grundlegend verbessert werden sollen; dabei soll insbesondere auf die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr hingewirkt werden.

Ein eigenes Raumordnungsverfahren war nicht geboten. Nach Art. 24 Abs. 1 BayLplG ist ein Raumordnungsverfahren erforderlich für Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit. Baulich beschränkt sich das Vorhaben auf das Gebiet einer Gemeinde, nämlich der Stadt Laufen. Auch die sonstigen raumbedeutsamen Auswirkungen beschränken sich auf das Gemeindegebiet. So zeigt etwa am Streckenbeginn bei Letten der Vergleich von Prognosenußfall (8.835 Kfz/24h) und Prognoseplanfall (8.837 Kfz/24h), dass die Ortsumfahrung keine merkliche Verkehrszunahme auf der Bestandsstrecke verursacht. Das gilt auch für das Streckenende bei Niederheining und erst Recht für die sich anschließenden Streckenabschnitte der B 20 im Gebiet anderer Gemeinden. Dass im Bereich Laufen eine leistungsfähige Bundesstraßenverbindung hergestellt werden soll, führt zu einer anderen Führung und Verflüssigung des Verkehrs, nicht aber zu einer projektbedingten Steigerung des Verkehrs auf der weiteren Strecke. Das gilt auch für das von einem anwaltlichen Vertreter angeführte Tittmoning und für Burghausen. Damit ist die überörtliche Raumbedeutsamkeit zu verneinen und erst Recht eine erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit. Dieses Ergebnis stützt sich maßgeblich auf die Einschätzung der zuständigen Landesplanungsbehörde, dem hierfür zuständigen Sachgebiet der Regierung von Oberbayern, das seine gegenüber dem Staatlichen Bauamt Traunstein getroffene Aussage auch im Planfeststellungsverfahren bestätigt hat. Soweit dagegen vorgetragen wurde, dass sich die

Raumbedeutsamkeit an der Auslegung der ursprünglichen Pläne auch in der Gemeinde Petting zeige, erfolgte diese ohnehin nur wegen einer Ausgleichsfläche, die dem Projekt keine Raumbedeutsamkeit verleiht. Weitere Ausführungen hierzu erfolgen bei den jeweiligen Einwendungen.

Im Übrigen wäre selbst ein zu Unrecht unterbliebenes Raumordnungsverfahren nicht ausschlaggebend. Das Bundesverwaltungsgericht geht in seiner Entscheidung vom 21.2.1973, Az. 4 CB 69.72, davon aus, dass es für Dritte keinen Anspruch auf Beteiligung und auch für Beteiligte keinen Anspruch auf Durchführung eines Raumordnungsverfahrens gibt. Daraus zieht das Gericht in der Entscheidung vom 09.11.2006 Az. 4 A 2001.06 den Schluss, dass dann durch die Nichtdurchführung eines Raumordnungsverfahrens keine Rechtsverletzung möglich ist.

3.3.2 Planungsvarianten

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

Das Staatliche Bauamt Traunstein hat ein Linienfindungsverfahren durchgeführt. Die Bezeichnung der Varianten und die jeweilige Farbbezeichnung beziehen sich auf die Pläne dieses Linienfindungsverfahrens und wurden für das Planfeststellungsverfahren beibehalten. Hinzu kamen zusätzliche Varianten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, unter anderem auch solche, die von Einwendern vorgeschlagen wurden. Es ergibt sich damit ein mehrstufiges Verfahren: Am Linienfindungsverfahren nahmen neben der Nullvariante die Varianten 1, 2, 2a, 3, 4 und 5 teil. Die Varianten 2 und 3 wurden in diesem Linienfindungsverfahren als nachrangig gegenüber 2a und 4 bewertet. Varianten 1 und 5 wurden nach dem Linienfindungsverfahren aufgrund unverhältnismäßiger Kosten ausgeschieden, ebenso die von Einwendern eingebrachte Variante Pro Naturland. Auf Basis des Linienfindungsverfahrens entschied sich der Vorhabensträger, die Variante 4 weiter zu planen. Für das Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017 wurde zusätzlich die Variante 2a ausgeplant, um eine Vergleichbarkeit mit Variante 4 in ähnlichem Detaillierungsgrad zu erreichen. Damit sind die nach dem Linienfindungsverfahren eingetretenen Änderungen der RAL sowohl in der ausgeplanten Variante 4 als auch in der ausgeplanten Variante 2a berücksichtigt, ebenso wie eine aktualisierte Betrachtung

der Umwelt und der Kosten. Auch berücksichtigt sind die notwendigen Sicherheitsabstände zur Bahn. Der Variantenvergleich findet also für die beiden nach dem Linienfindungsverfahren - und dem Ausscheiden von als unverhältnismäßig teuer eingestuften Varianten - besten Varianten (2a und 4) auf Basis der dann im weiteren Verlauf ausgeplanten Unterlagen statt. Für den Vergleich zwischen diesen beiden Varianten sind die Angaben aus dem Linienfindungsverfahren daher noch zu verwenden, soweit sie sich nicht durch die Ausplanung verändert haben.

3.3.2.1 Beschreibung der Varianten

Variante 1 (grün) beginnt östlich von Letten und schwenkt dort nach Süden von der bestehenden B 20 ab. Sie führt auf der Ostseite der Bahngleise parallel in Richtung Süden und erfordert eine Verschiebung der Gleise nach Westen. Westlich von Arzenpoint verlässt die Trasse den bahnparallelen Verlauf und führt in schleifendem Schnitt durch die Salzachhangleite hinunter nach Lepperding. Nördlich von Niederheining trifft die Linie 1 auf die bestehende B 20.

Variante 2 (blau) beginnt östlich von Letten und schwenkt nach Süden von der bestehenden B 20 ab. Sie kreuzt nördlich von Hasenhaus die Bahnlinie und führt dann auf einer Länge von 900 m auf der Westseite der Bahnlinie in Parallellage mit dieser. Bei Wiedmannsfelden verlässt die Variante 2 die bahnparallele Führung und verläuft in einem Bogen um den Friedhof und den neuen Bauhof der Stadt Laufen. Sie quert auf Höhe Arzenpoint nochmals die Bahnlinie und führt in schleifendem Schnitt durch die Salzachhangleite nach Lepperding. Nördlich von Niederheining trifft sie auf die bestehende B 20.

Variante 2a (blau alternativ) beginnt östlich von Letten und schwenkt nach Süden von der bestehenden B 20 ab. Nördlich von Hasenhaus kreuzt sie die Bahnlinie und verläuft auf einer Länge von 900 m auf der Westseite parallel zur Bahnlinie. Bei Wiedmannsfelden verlässt sie die bahnparallele Führung und verläuft in einem Bogen um den Friedhof und den neuen Bauhof der Stadt Laufen. Südlich des Bauhofs schwenkt die Linie nach Osten ab, kreuzt erneut die Bahnlinie, quert die Salzachhangleite auf kurzem Weg und schließt bei Sturz wieder an die alte B 20 an. Bis zum städtischen Bauhof ist Variante 2a identisch mit Variante 2.

Variante 3 (rot) beginnt östlich von Letten und schwenkt nach Süden von der bestehenden B 20 ab. In Höhe der Biburger Brücke kreuzt sie die Bahnlinie, umfährt Biburg und Hasenhaus im Osten, Haiden im Westen und kreuzt östlich von Froschham die St 2103. Südöstlich von Oberhaslach wird die Kreisstraße BGL 3 gekreuzt, anschließend verläuft die Linie nach Südosten und kreuzt die Bahnlinie erneut bei Lepperding. Die Salzachhangleite wird bei Lepperding durchquert, nördlich von Niederheining trifft die Variante 3 auf die bestehende B 20.

Variante 4 (orange) beginnt östlich von Letten und schwenkt nach Süden von der bestehenden B 20 ab. In Höhe der Biburger Brücke kreuzt sie die Bahnlinie, umfährt Biburg und Hasenhaus im Osten, Haiden im Westen und kreuzt östlich von Froschham die St 2103. Bis zu diesem Punkt verläuft die Linie identisch mit Variante 3. Ab diesem Punkt führt die Variante 4 weiter in südlicher Richtung und kreuzt zwischen Oberhaslach und Oberheining die Kreisstraße BGL 3. Zwischen Daring und Lepperding kreuzt sie erneut die Bahnlinie und quert die Salzachhangleite auf kurzem Weg. Nördlich von Niederheining trifft die Variante 4 auf die bestehende B 20.

Zu dieser Variante, die die vom Staatlichen Bauamt Traunstein beantragte Variante ist, ist anzumerken, dass sich bei der detaillierteren Ausplanung Abweichungen gegenüber dem Linienfindungsverfahren ergeben haben. So hat sich die Baulänge auf 4,8 km erhöht, die Zahl der Bauwerke beträgt nun zehn. Die Abweichungen ergeben sich unter anderem aus der Einführung der neuen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012). Es ist davon auszugehen, dass sich auch bei den anderen Varianten im Zuge der Baureifplanung Änderungen gegenüber dem Linienfindungsverfahren ergeben hätten, deren Art und Ausmaß allerdings schwer abschätzbar ist. Um die Vergleichbarkeit herzustellen, wurde die bahnparallele Variante 2a ebenfalls RAL-konform vertiefter geplant (vgl. u.).

Variante 5 (türkis) kombiniert die Linien 1 und 2a. Sie beginnt östlich von Letten und schwenkt nach Süden von der bestehenden B 20 ab. Sie führt auf der Ostseite der Gleisanlage parallel zur Bahn in Richtung Süden. Sie erfordert eine Verschiebung der Gleise nach Westen. Südlich der Kreisstraße BGL 3 schwenkt die Linie von ihrem bahnparallelen Verlauf nach Osten ab, quert die Salzachhangleite auf kurzem Weg und schließt bei Sturz wieder an die bestehende B 20 an.

Nach Abschluss des Linienfindungsverfahrens legte der Verein Pro Naturland einen eigenen Trassenvorschlag vor, der vom Vorhabensträger ergänzend untersucht wurde. Diese Trasse beginnt südlich von Letten und verläuft parallel zur Bahnlinie auf deren Ostseite (wie Varianten 1 und 5) und erfordert eine Verlegung der Bahngleise. Danach schwenkt sie in Richtung Osten ab und verläuft parallel zur Lagerhausstraße mit abgesenkter Gradienten. Nach ca. 300 m schwenkt sie erneut leicht nach Osten und verläuft parallel zur Bahnlinie in einem ca. 280 m langen Tunnel unter der Bahnhofstraße bis nach der Querung der St 2103. Von dort führt die Linie in Tieflage weiter und wird in einem ca. 50 m langen tunnelähnlichen Bauwerk unter der BGL 3 hindurchgeführt. Im weiteren Verlauf quert die Variante die Hangleite auf kurzem Weg und schließt südlich Niedervillern an die B 20 an. Für den Bereich zwischen Bahnlinie und B 20 wurden drei Untervarianten vorgeschlagen.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde von einem Einwander eine weitere Variante vorgestellt. Diese sieht in etwa ab Letten eine gemeinsame Führung mit der Bahnlinie vor, welche im Stadtgebiet in einem gemeinsamen Trog geführt werden soll, dieser jedenfalls in Teilbereichen überdeckelt. Nach Wiedmannsfelden, etwa auf Höhe des Friedhofes ist ein Schwenk nach Osten vorgesehen, um dann beim Sportplatz Niedervillern mit einer neuen Salzachbrücke die Salzach zu queren, wobei im Bereich des FFH-Gebietes eine eingehauste Führung vorgesehen ist.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens wurde von zahlreichen Einwendern gefordert, eine bahnparallele Trassenführung nochmals intensiver zu untersuchen und gegebenenfalls auszuplanen. Auch von uns als Planfeststellungsbehörde wurde gefordert, eine bahnparallele Trasse soweit zu untersuchen, dass ein angemessener Vergleich mit der beantragten Variante 4 möglich wird. Da absehbar war, dass eine bahnparallele Trassenführung auf der Ostseite der Bahnlinie zu deren Verschiebung nach Westen führen würde, und dies mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden sein würde, wurde eine Bahnparallele auf der Westseite der Bahnlinie untersucht.

Diese ausgeplante Fassung der Variante 2a beginnt wie die ursprünglich betrachtete Fassung östlich von Letten und schwenkt dort nach Süden von der bestehenden B 20 ab, überquert die Bahnlinie und führt im Folgenden auf der Westseite der Bahn nach Süden. Bei Wiedmannsfelden verlässt sie die bahnparallele Führung und verläuft in einem großen Bogen um den Friedhof und den neuen Bauhof der Stadt Laufen. Südlich des Bauhofs schwenkt die Linie nach Osten ab, quert die Bahn und die Salzachhangleite auf kurzem Weg und schließt zwischen Sturz und Mayerhofen

wieder an die alte B 20 an. Unterschiede zwischen der ursprünglichen und der ausgeplanten 2a ergeben sich aus der Berücksichtigung der Sicherheitsabstände zur Bahn und aus der Einplanung von Überholmöglichkeiten nach Vorgabe der RAL, wie sie auch bei der Ausplanung der Variante 4 zu Änderungen gegenüber der Fassung des Linienfindungsverfahrens geführt haben.

3.3.2.2 Vergleich der Varianten

3.3.2.2.1 Vorab ausgeschiedene Varianten: Auch wenn die Varianten 1 und 5 im zeitlichen Ablauf erst nach dem Linienfindungsverfahren ausgeschieden wurden, werden sie hier als vorab ausgeschiedene Varianten behandelt, da der Grund ihres Ausscheidens so gewichtig ist, dass er – wäre er schon vor dem Linienfindungsverfahren bekannt gewesen – zum Vorabausscheiden geführt hätte, die Varianten hätten also am Linienfindungsverfahren gar nicht teilgenommen. Deshalb sind sie auch im Erläuterungsbericht ab Punkt 3.3 (Seite 35 der Unterlage 1 T) nicht mehr berücksichtigt.

Denn nach dem Linienfindungsverfahren stellte sich heraus, dass die Planungen der DB AG zu einem eventuellen Ausbau der Bahnstrecke im Bereich der Stadt Laufen sich noch in einem relativ frühen Stadium befinden. Insofern musste und muss immer noch davon ausgegangen werden, dass eine eventuelle Verlegung der Gleise - die bei bahnparalleler Führung der B 20 auf der Ostseite der Bahnlinie erforderlich wird - von der Ortsumfahrung der B 20 ausgelöst werden würde, so dass der Straßenbaulastträger die Kosten hierfür tragen müsste. Diese werden mit ungefähr 45 Millionen € (nur für die Gleisverlegung, die Kosten für den Straßenbau kämen hinzu) veranschlagt. Daher hat sich das Staatliche Bauamt Traunstein entschieden, die Varianten 1 und 5 bereits vorab aus dem weiteren Vergleich auszuschneiden. Diese Entscheidung ist nachvollziehbar, da diese Kosten nicht im Verhältnis zum erreichbaren Nutzen stehen. Dabei ist es ausreichend, dass die DB AG insoweit nur eine Kostenschätzung abgegeben hat, die das Staatliche Bauamt seinen weiteren Planungsüberlegungen zugrunde gelegt hat. Da die DB AG am ehesten die Kosten für Gleisverlegungsmaßnahmen beziffern kann, musste das Staatliche Bauamt Traunstein hierzu auch keine vertieften eigenen Untersuchungen anstellen. Bei einer Größenordnung der zusätzlichen Kosten von 45 Mio. €, die zu den sonstigen Baukosten hinzukämen, ist auch nicht entscheidend, ob diese Summe exakt stimmt, da sich die Kosten durch die Bahnverlegung jedenfalls mehr als verdoppelt hätten. Die Vorteile einer bahnparallelen Trassenführung erfordern nicht zwingend, dass

diese auf der Ostseite der Bahnlinie geführt wird, sie kommen ebenso bei einer Parallelführung auf der Westseite zur Geltung, wie sie in den Varianten 2 und 2a vorliegen. Damit sind die Mehrkosten im Verhältnis zu den mit ihnen zu erreichenden Vorteilen unverhältnismäßig.

Ebenso wurde die von Pro Naturland vorgeschlagene Variante verworfen. Neben anderen Gründen ist dafür ausschlaggebend, dass diese Variante, wie auch die ausgeschiedenen Varianten 1 und 5 eine Verlegung der Bahnlinie erfordert, die zu unverhältnismäßigen Mehrkosten führt. Die Errichtung von Tunnelbauwerken und tunnelähnlichen Bauwerken mit einer Gesamtlänge von ca. 330 Metern erhöht die Baukosten darüber hinaus. Zusätzlich zu berücksichtigen ist, dass aus der Trassenführung ersichtlich wird, dass die Lärmauswirkungen deutlich ungünstiger sind als bei der Variante 4. Insofern ist es nachvollziehbar, dass der Vorhabensträger diese Variante nicht weiterverfolgt hat, ohne dass es letztlich noch entscheidend darauf ankommt, ob eine richtlinienkonforme Trassierung bei entsprechender Verfeinerung der Planung möglich gewesen wäre.

Wie eine im Vorfeld ausgeschiedene Variante wird auch die im Erörterungstermin von einem Einwender vorgestellte Variante behandelt. Sie weist mit Troglage, Überdeckelung des Troges, Tieferlegung der Bahn und des Bahnhofes sehr viele bautechnische Herausforderungen auf, die zu sehr viel höheren Kosten in Bau und Unterhalt führen würden. Auch die Kosten für den Bahnausbau wären ungleich teurer und für den gemeinsamen Ausbau müsste die Bahnlinie für einen langen Zeitraum gesperrt werden, ohne dass hierfür eine Ersatzstrecke zur Verfügung stünde. Nach einer Einschätzung der DB AG verursacht eine Streckenführung im Trog ca. die siebenfachen Kosten einer normalen Streckenführung. Hinzu kämen Kosten der Überdeckelung, die sich neben den Baukosten auch wesentlich auf die Kosten der Sicherheitseinrichtungen im überdeckelten Trog auswirken, die dann denen in einem Tunnel ähneln. Abgesehen davon würde die angedachte, aufgeständerte Salzachbrücke zu weiteren Kostensteigerungen führen, unabhängig davon, ob eine solche Querung des FFH-Gebietes rechtlich möglich wäre. Zudem ist eine Tieferlegung der Bahnlinie unabhängig vom konkreten Ausbauszenario nicht zu erwarten. Damit ist diese Variante wegen der unverhältnismäßigen Mehrkosten und mangelnder Realisierungschancen auszuschließen.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens wurden auf der Ebene des Linienfindungsverfahrens von den Varianten, die im Norden bahnparallel verlaufen,

die Variante 2 ausgeschieden. Dies ist nachvollziehbar, da die Variante 2 gegenüber der Variante 2a und auch gegenüber den übrigen Varianten deutliche Nachteile aufweist. Das liegt im Wesentlichen daran, dass sie die Hangleite auf sehr langer Strecke im schleifenden Schnitt durchquert mit den entsprechend gravierenderen Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und das Landschaftsbild. Zudem ist sie auch mit Blick auf den Immissionsschutz schlechter geeignet.

Von den Varianten, die im Norden bahnfern verlaufen, wurde die Variante 3 aus nachvollziehbaren Gründen ausgeschieden. Sie ist, insbesondere gegenüber der Variante 4 nachrangig. Zum einen ist auch hier die Durchquerung der Hangleite weniger günstig trassiert. Hinzu kommt, dass ein Wasservorbehaltsgebiet tangiert wird.

3.3.2.2.2 Damit verblieben für die Bewertung der Varianten zum jetzigen Zeitpunkt die Variante 4 als bahnferne Trasse und die Variante 2a als bahnahe Trasse. Diese werden im Folgenden miteinander verglichen, jeweils auf Basis der ausgeplanten Fassung wie sie aus den Tekturunterlagen ersichtlich ist.

Das Ziel, die Innenstadt von Laufen vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird mit den Varianten am besten erreicht, die den meisten Verkehr aus diesem Bereich abziehen, und auf der neuen B 20 bündeln. Unter diesem Aspekt ist die Variante 2a mit einem Prognoseverkehr im Jahr 2030 von 7.355 Kfz/24h günstiger als die Variante 4 mit 6.994 Kfz/24h. Für den Schwerverkehr ist die Variante 4 mit 1.282 Kfz/24h ganz leicht im Vorteil gegenüber der Variante 2a mit 1.265 Kfz/24h. Insgesamt betrachtet spricht dieser Punkt für die Variante 2a, der Unterschied ist allerdings gering und beträgt wenige hundert Fahrzeuge.

Vorteile hat die Variante 2a außerdem bei der Ausbaulänge (ca. 4,0 km gegenüber 4,8 km) und bedingt dadurch auch beim Flächenverbrauch (19,9 ha gegenüber 27,5 ha).

Für die Variante 2a spricht auch, dass sie – wenn auch nur auf einer Teilstrecke von ca. 1,2 km - parallel mit der Bahn geführt werden kann, was mit Blick auf die Bündelung von Verkehrswegen und die Neuzerschneidung wie auch das Landschaftsbild günstig ist. Das gilt auch mit Blick auf die Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen als Element der Struktur der Landwirtschaft. Auch hier ergeben sich Vorteile für die Variante 2a, da einhergehend mit dem geringeren Flächenverbrauch und der teilweisen Parallelführung mit der Bahn weniger landwirtschaftliche Flächen und damit auch weniger hofnahe Flächen durchschnitten werden.

Bei den Auswirkungen auf die Umwelt werden beide Varianten als gleichrangig angesehen. Das ist ein Unterschied gegenüber dem Linienfindungsverfahren und den Unterlagen im Ausgangsverfahren, in denen Variante 4 bei diesem Punkt als leicht im Vorteil bewertet wurde. Er ergibt sich u.a. daraus, dass sich die Wertigkeit der bahnnahen Sukzessionsflächen, die Variante 2a in stärkerem Umfang in Anspruch nimmt, verschlechtert hat. Ebenfalls berücksichtigt ist, dass der Winkel, in dem Variante 2a die besonders wertvolle Hangleite durchschneidet, etwas günstiger ist als bei Variante 4.

Variante 4 ist hingegen deutlich im Vorteil, wenn man den notwendigen Abriss von Gebäuden und damit die privaten Belange der Anwohner betrachtet. Für Variante 4 müssen keine Gebäude abgerissen werden, für Variante 2a sind es hingegen 19, darunter vier Wohngebäude, ein großes Stallgebäude und 14 weitere Nutzgebäude. Von besonderem Gewicht sind hierbei die Wohngebäude, da sich ein Abriss neben dem materiellen Wertverlust und dem Eingriff in die durch Art. 14 GG geschützte Eigentümerposition auch unmittelbar auf die Lebensführung der Betroffenen massiv auswirkt. Das Bundesverwaltungsgericht spricht in diesem Zusammenhang vom erheblichen Gewicht des „in seiner freiheitssichernden Funktion verfassungsrechtlich geschützten Interesses am Bestand der Wohngebäude“ (vgl. BVerwG vom 24.11.2011 Az. 9 A 23/10) und auch der BayVGH (Urteil vom 11.07.2011 Az. 1 N 10.335) betont das besondere Gewicht von zur Beseitigung vorgesehenen Wohngebäuden für die Abwägung, wobei dieser Aspekt auf die Variantenauswahl zu übertragen ist.

Ebenfalls im Vorteil ist Variante 4 beim Immissionsschutz. Während bei Variante 4 nur 2 Anwesen innerhalb eines 100 m-Korridors liegen, sind es bei Variante 2a insgesamt 68 Wohngebäude, davon 17 in einem 50 m-Korridor und die zu entfernenden 4 Wohngebäude in einem 10 m-Korridor. Es verbleiben damit nach Errichtung der erforderlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen mehr Anwohner in der Nähe der Trasse mit entsprechend hoher Lärmbelastung, die zu den Belastungen durch die Bahn hinzukommt. Vergleicht man die Zahl der Einwohner die bei der entsprechenden Variante – verursacht durch den Neubau der Ortsumfahrung Laufen - einer Lärmbelastung von mehr als 55 dB(A) tags ausgesetzt sind, ergibt sich folgendes Bild: Bei Variante 2a sind 44 Personen betroffen, bei Variante 4 null Personen. Die Variante 4 schneidet damit im Hinblick auf den Lärmschutz am günstigsten ab. Variante 4 ist auch die einzige Variante, die keine zusätzlichen Lärmbetroffenheiten von >70 dB(A) auslöst. Der Immissionsschutz ist nach unserer Einschätzung bei der Ortsumfahrung von Laufen ein entscheidender Punkt für die Variantenwahl. Da eines der Planungsziele die Entlastung der Anwohner der

Bestandsstrecke von den Immissionen ist, ist es geboten, dann auch diejenige Variante zu bevorzugen, die aus Immissionsschutzsicht günstiger ist, da hierdurch das Planungsziel am besten erreicht wird. Die durch jede Umfahrung ausgelöste Neubelastung von bisher von der B 20 nicht Betroffenen ist bei der Variante 4 am geringsten.

Unter anderem aufgrund der Lärmschutzanlagen (2 Wände mit einer Gesamtlänge von 725 m und Höhen von 1,50 m bis 6 m bei Variante 2a) ist Variante 4 auch bei den Kosten im Vorteil (34,7 Mio. € ggü. 42,5 Mio. €), das gilt auch wenn man die Mehrkosten für die Rüttelstopfverdichtung im Bereich der ehemaligen Kiesgruben von rund 1 Mio. € bei Variante 4 hinzurechnet, wie das Schreiben des Staatlichen Bauamts Traunstein vom 07.12.2018 belegt. Die Mehrkosten der Variante 2a ergeben sich nach den Unterlagen zum einen aus dem Grunderwerb. Hier werden für die Variante 2a zwar weniger Flächen benötigt, diese sind aber wegen ihrer Ortsnähe und teilweise Baulandeigenschaft pro Quadratmeter deutlich teurer als die für die Variante 4 benötigten landwirtschaftlichen Flächen, was plausibel ist. Zum anderen ist die Variante 2a unter anderem deshalb teuer, weil hier die Ortsumfahrung vor dem Bahnhof Laufen unter der Bahnlinie durchführen müsste, statt darüber. Bahnunterquerungen sind kostspieliger, da zum einen die Brücke die höheren Lasten der Bahnlinie tragen muss und zum anderen, weil, um langfristige Streckensperrungen zu vermeiden, zunächst die Brücke errichtet und dann eingeschoben werden muss, was ebenfalls zu höheren Kosten führt. Auch diese Darstellung ist daher plausibel.

Ein leichter Vorteil für die Variante 4 besteht beim Schutzgut Wasser, da die Vorbehaltsfläche nicht tangiert wird. Ein leichter Vorteil ergibt sich auch wegen der Durchschneidung von einem statt zwei Waldgebieten.

Bei den gemeindlichen Belangen ergibt sich ein leichter Vorteil für die Variante 4. Zwar wäre die Entwicklungsmöglichkeit der Gemeinde nach unserer Einschätzung durch Variante 2a grundsätzlich nicht stärker beeinträchtigt, sie müsste sich dann mehr nach Westen orientieren als hin zur Bahn. Allerdings sieht der Flächennutzungsplan die Entwicklung vor allem in Haiden östlich der bestehenden Bebauung in Richtung Bahnlinie vor. Die im Flächennutzungsplan dargestellte, von der Stadt Laufen also im Rahmen ihrer Planungshoheit konkret vorgesehene Entwicklung, wird daher durch die Variante 2a stärker negativ beeinflusst als durch die Variante 4.

Bei der Verkehrswirksamkeit ist Variante 2a leicht im Vorteil, bei den Verkehrsverhältnissen Variante 4. Bei Variante 4 wird das Gewerbegebiet Hauspoint

unmittelbar durch die Anschlussstelle Biburg angeschlossen. Bei Variante 2a muss die St 2103 im Querungs- und Anschlussbereich tiefer gelegt werden, was sich auf die Zufahrtmöglichkeit zu den Anwesen in der unmittelbaren Umgebung auswirkt.

Bei den planungs- und bautechnischen Verhältnissen ergibt sich ein leichter Vorteil für Variante 4, da die anspruchsvolle Planung und Bauausführung in der Nähe der Bahn entfällt. Bei den bautechnischen Gesichtspunkten ist auch zu berücksichtigen, dass die Variante 2a im Gegensatz zu Variante 4 durch das im Flächennutzungsplan der Stadt Laufen dargestellte Wasservorbehaltsgebiet führt. In diesem Bereich ist daher nach den Vorgaben der RiStWaG (Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten) auszubauen.

Von entscheidender Bedeutung sind allerdings die deutlichen Vorteile der Variante 4 bei den privaten Belangen. Es ist aus unserer Sicht geboten, den Abriss von insgesamt 19 Gebäuden, davon vier Wohngebäude, stärker zu gewichten als beispielweise die bautechnischen Gesichtspunkte oder gemeindliche Entwicklungsmöglichkeiten, da hier Eigentum und private Lebensführung besonders betroffen sind. Bei der Variante 4 hingegen sind keine Gebäudeabrisse erforderlich. Eine Existenzgefährdung von Landwirten, die eventuell ein ähnlich hohes Gewicht wie Gebäudeabriss in der Abwägung erreichen könnte, findet bei Variante 4 nicht statt, insoweit wird auf die Ausführungen im Bereich Landwirtschaft und zu den einzelnen Betrieben verwiesen.

Zusammenfassend hat die Variante 2a damit wegen der Bündelung mit der Bahnlinie Vorteile bei der Ausbaulänge, beim Flächenverbrauch, bei der Zerschneidungswirkung sowohl mit Blick auf das Landschaftsbild als auch mit Blick auf die landwirtschaftliche Struktur und die einzelnen landwirtschaftlichen Höfe. Hinzu kommen leichte Vorteile von geringem Gewicht bei der Verkehrswirksamkeit und leichte Vorteile bei der Entlastungswirkung.

Bei den Umweltauswirkungen gehen wir von einer gleich hohen Beeinträchtigung aus, ebenfalls gleich zu beurteilen sind beide Varianten bei der Verkehrssicherheit.

Vorteile von geringerem Gewicht für die Variante 4 sind Aspekte wie bautechnische Belange und die geringere Waldzerschneidung. Wasser und gemeindliche Belange sind ebenfalls Vorteile von geringem Gewicht, zum einen, da hier die Unterschiede gering sind. Zum anderen kann z.B. die Vorbehaltsfläche Wasser, auch wenn sie im Flächennutzungsplan dargestellt ist, nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein, da bis auf die Darstellung im Flächennutzungsplan keine weiteren Schritte hin zu einer rechtlichen Absicherung oder tatsächlichen Unterschutzstellung oder Nutzung zum Zwecke der Trinkwassergewinnung ersichtlich sind.

Demgegenüber hat die Variante 4 Vorteile bei den Kosten, beim Immissionsschutz und beim Schutz des Eigentums in der Ausprägung des Schutzes von Wohngebäuden. Aus unserer Sicht ist es wie dargestellt geboten, die beiden letzten Punkte besonders zu gewichten.

Damit stellt sich die Variante 4 insgesamt als vorzugswürdig dar.

3.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die B 20, Ortsumfahrung Laufen, wird entsprechend ihrer Lage außerhalb bebauter Gebiete und der vom Bundesverkehrsministerium vorgenommenen Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe 1 (großräumig) der Straßenkategorie „LS I“ gemäß RIN (Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung) zugeordnet. Aus der Straßenkategorie LS I ergäbe sich nach RAL Tabelle 7 die Entwurfsklasse (EKL) 1. Aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens von weniger als 12.000 Kfz/24 h wird aber die Entwurfsklasse 2 gemäß RAL Tabelle 8 zu Grunde gelegt. Dabei erfolgt eine Widmung als Kraftfahrstraße, da für den durch diese Widmung ausgeschlossenen Verkehr gesonderte Wegeverbindungen zur Verfügung stehen und die Verkehrssicherheit durch das Fehlen langsam fahrender Fahrzeuge erhöht wird. Die Hauptstrecke wird mit Regelquerschnitt RQ 11,5+ mit einer Fahrbahnbreite von 8,5 m und beidseitigem Bankett mit jeweils 1,5 m Breite errichtet. Im Bereich der Überholfahrstreifen wird die Fahrbahn auf 12 m aufgeweitet. Die Verknüpfung mit der bestehenden B 20 im Süden erfolgt teilplanfrei mit einer linksliegenden Trompete. Die Anbindung der anderen Straßen erfolgt teilplangleich (GVS Biburg-Haiden, St 2103, BGL 3) oder plangleich (B 20 alt Nord, BGL 2). Die Einmündungen werden jeweils ohne Lichtsignalanlage ausgeführt. Die Verkehrsqualität gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) beträgt mindestens Qualitätsstufe B, mit Ausnahme des Einfädelungstreifens bzw. des Verflechtungstreifens Richtung Süden bei der Anbindung der B 20 alt mit Qualitätsstufe D. Für ein sicheres Überholen ist es erforderlich, in der Steigungsstrecke bei Niederheining einen Überholfahrstreifen

anzuordnen. Der Verkehr von der bestehenden B 20 fährt hier in Fahrtrichtung Norden unmittelbar im Steigungsbereich (6 %) auf die Ortsumfahrung auf und wird im Wege der Spuraddition auf dem Zusatzfahrstreifen geführt. Ohne den Überholfahrstreifen würde insbesondere der auffahrende Schwerverkehr im Steigungsbereich die Verkehrssicherheit auf der B 20 neu gefährden. Ein weiterer Überholfahrstreifen wird in Fahrtrichtung Süden zwischen der Anschlussstelle der GVS Biburg-Haiden und dem Anschluss der St 2103 angeordnet, um eine ausreichende Überholmöglichkeit bei geschwungener Linienführung zu ermöglichen. Weitere Ausführungen hierzu finden sich bei den Einwendungen.

Damit entspricht die Planung den Vorgaben der RAL 2012, die hier Überholmöglichkeiten auf sicheren Überholbereichen vorgibt. Auch unabhängig von den Vorgaben der RAL genügt die Planung den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Verkehrsführung, insbesondere sind auch die Einmündungen so gestaltet, dass ein sicheres Auf- und Abfahren möglich ist.

Die Forderung, die B 20 nicht als Kraftfahrstraße auszuweisen, wie sie von einigen Einwendern und in einem nachgereichten Schreiben auch seitens des Landkreises Berchtesgadener Land erhoben wurde, weisen wir zurück, da diese Widmungsbeschränkung erforderlich ist, um sicherzustellen, dass die geschaffene Bundesstraßenverbindung ihre Funktion im Netz der Bundesfernstraßen übernehmen kann. Durch die Ausweisung als Kraftfahrstraße ist sichergestellt, dass der Verkehr zügig abgewickelt werden kann. Außerdem ist die Ausweisung als Kraftfahrstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Insbesondere auf den dreistreifigen Abschnitten bestünde sonst eine erhöhte Gefahr, dass die Nutzer der einstreifigen Fahrtrichtung, die hinter einem landwirtschaftlichen Fahrzeug herfahren müssen, versucht sind, trotz des in dieser Fahrtrichtung bestehenden Überholverbotes ein Überholmanöver zu starten, wodurch sie in den Gegenverkehr geraten würden. In der anderen Fahrtrichtung würde der Überholfahrstreifen dann zunächst für Überholmanöver von Lkw genutzt, die landwirtschaftliche Fahrzeuge überholen und stünde damit für Pkw, die Lkw überholen wollen, nicht mehr in ausreichender Länge zur Verfügung. Auch in den zweistreifigen Abschnitten werden Überholmanöver reduziert, wenn insbesondere der landwirtschaftliche Verkehr die OU nicht nutzt, was der Verkehrssicherheit dient.

Richtig ist, dass dadurch im Verlauf der B 20, die vor und hinter Laufen auf weiten Streckenabschnitten nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen ist, ein verhältnismäßig kurzer Abschnitt Kraftfahrstraße entsteht. Es ist jedoch auf einer neu gebauten Ortsumfahrung geboten, diese verkehrssicher und bedarfsgerecht zu bauen und zu

widmen, auch wenn in den nicht ausgebauten anschließenden Abschnitten eventuell hier Defizite bestehen. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge steht das nachgeordnete, insbesondere das landwirtschaftliche Wegenetz zur Verfügung, das so angepasst wird, dass unzumutbare Um- oder Mehrwege vermieden werden. Die verbleibenden Um- und Mehrwege sind aus unserer Sicht hinzunehmen und nachrangig gegenüber den Interessen an der Einstufung als Kraftfahrstraße.

Eine Übersicht der kreuzenden Straßen und Wege ist im Erläuterungsbericht auf Seite 50 enthalten.

Von den Anschlüssen an die B 20 sind insbesondere die folgenden relevant:

Ein Abzweig der GVS Biburg-Haiden schließt derzeit - nach Überquerung der Bahnlinie mit einer Brücke - plangleich an die B 20 an. Dieser Anschluss wird künftig verlegt. Nach dem Gut Biburg wird die GVS nach Norden verschwenkt, unterquert dort die B 20 neu mittels eines Brückenbauwerks und führt weiter in das Gewerbegebiet Hauspoint. In diesem Bereich wird auch die Verbindungsstraße nach Haiden angebunden. Dabei wird die GVS östlich von Gut Biburg mit einer Verbindungsrampe an die B 20 neu angebunden (teilplangleicher Anschluss). Aus unserer Sicht ist auch diese Anschlussstelle, die insbesondere von den Einwendern aus Biburg kritisiert, aber auch von der Polizeiinspektion Bad Reichenhall hinterfragt wird, erforderlich. Sie ersetzt die bestehende Anschlussmöglichkeit des Gewerbegebietes Hauspoint, das sich in Erweiterung befindet, u.a. wurde eine weitere Halle errichtet. Der Flächennutzungsplan der Stadt Laufen sieht hier bereits Flächen auch südlich der Straße Hauspoint vor, wobei einschränkend zu berücksichtigen ist, dass eine Verfügbarkeit dieser Flächen derzeit nach den Ausführungen der Stadt Laufen im Erörterungstermin nicht absehbar ist. Ohne die Anschlussstelle müsste der Verkehr des Gewerbegebietes über die Lindenstraße oder den Nußbaumweg nach und vor allem durch Haiden (dort sieht der Flächennutzungsplan weitere Wohngebiete vor) geführt werden, um dort über die St 2103 an die Ortsumfahrung angebunden zu werden. Dies ist unter Berücksichtigung der widerstreitenden Interessen aus unserer Sicht die schlechtere Lösung als die Anschlussstelle Biburg.

Die St 2103 wird in ihrer Lage beibehalten und unter der B 20 neu unterführt. Dabei wird die Gradienten der St 2103 um ca. 3 m abgesenkt. Die St 2103 wird mit einer Verbindungsrampe teilplangleich an die Ortsumfahrung angebunden.

Die Kreisstraße BGL 3 wird in bestehende Lage über die B 20 neu überführt und ebenfalls teilplangleich an die Umgehung angebunden.

Die B 20 alt (Süd) wird mit einer linksliegenden Trompete planfrei an die Ortsumgehung angebunden. Diese planfreie Lösung ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit erforderlich.

Die Kreisstraße BGL 2 wird an derselben Stelle wie bisher mit einer Einmündung an die B 20 angebunden.

Die GVS Daring-Oberhaslach wird von Daring kommend vor der Ortsumfahrung nach rechts verschwenkt und senkrecht unter dieser hindurchgeführt. Die von Oberhaslach und Lepperding kommenden Gemeindeverbindungsstraßen werden parallel der B 20 neu angelegt und mit dem nach Daring führenden Teilabschnitt verknüpft, um die Unterführungsmöglichkeit gebündelt zu nutzen.

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Insbesondere ist aus unserer Sicht die Errichtung von (teil)planfreien Knotenpunkten, die die Polizeiinspektion Bad Reichenhall in der Stellungnahme zur 1. Tektur vom 19.06.2017 anregt, nicht geboten. Dem möglicherweise zu erzielenden Gewinn an Verkehrssicherheit stünde ein deutlich erhöhter Bedarf an privaten Grundflächen gegenüber. Insbesondere wären hiervon mehrere landwirtschaftliche Betriebe betroffen, deren Existenzgefährdung sich schon in der aktuellen Planung nur durch die Bereitstellung von Ersatzland vermeiden lässt. Das wäre bei dem deutlich erhöhten Bedarf an Flächen für (teil)planfreie Anschlussstellen voraussichtlich nicht mehr möglich.

3.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Der Bau der B 20, Ortsumfahrung Laufen, entlastet die Anwohner in der Innenstadt von Laufen von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens.

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige

schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (so genannter Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG vom 13.5.2009 Az. 9 A 72/07, NVwZ 2009, 1498).

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

3.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Dabei ist insbesondere beachtlich, dass die gewählte Variante diejenige Variante ist, die die wenigsten Anwohner neu belastet, da sie den größten Abstand zu Wohnsiedlungen aufweist. Es entstehen wie bereits im Variantenvergleich ausgeführt, keine neuen Betroffenen oberhalb von 55 dB(A). Dabei verkennen wir nicht, dass die zusätzliche Belastung für die Menschen, die bislang allenfalls dem Verkehrslärm kleinerer Straßen mit niedrigerem DTV ausgesetzt waren, eine Beeinträchtigung darstellt, auch wenn sie unterhalb der

gesetzlichen Grenzwerte liegt. Hier ist aber auch zu beachten, dass die Gebiete, die zusätzlichem Lärm ausgesetzt sind, bei der Vorzugsvariante überwiegend im bauplanerischen Außenbereich liegen. Teilweise in Dorfgebieten, teilweise handelt es sich auch um Einzelanwesen im Außenbereich. Demgegenüber lägen sie z.B. bei der bahnparallelen Variante 2a zu einem deutlich größeren Teil in durch Bauleitplanung dem Wohnen zugeordneten Gebieten. Der Außenbereich hat weniger planerisches Potenzial, sich auszudehnen oder nach innen zu verdichten. Zusätzlich sind Verkehrswege wesensmäßig darauf angewiesen, den Außenbereich in Anspruch zu nehmen, so dass die entsprechenden Grundstücke im Außenbereich vorbelastet sind, weil der Eigentümer mit solchen Verkehrswegen rechnen muss. Es ist daher mit dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG vereinbar, eine Straße im Außenbereich zu planen, statt sie durch bauplanungsrechtlich vorgesehene u.a. Wohngebiete zu führen (vgl. BayVGH vom 05.03.2001 Az. 8 ZB 00.3490).

Auch wenn die Lärmwirkungen der Verkehrswege Schiene und Straße nach der 16.BImSchV getrennt betrachtet werden, ist hier zudem zu berücksichtigen, dass die Anwohner der Bahnlinie bereits durch deren Lärm vorbelastet sind und bei einer bahnparallelen Trasse der Lärm der B 20 neu hinzukäme. Auf der Ebene des § 50 BImSchG kann hiergegen auch nicht vorgebracht werden, bei einer bahnparallelen Trasse sei ohne weiteres ein kombinierter aktiver Lärmschutz für Bahn und Straße umsetzbar und geboten. Für die bahnparallele Variante 2a wurden auf der Ostseite in der Ausplanung Lärmschutzwände mit 1,5 m Höhe vorgesehen, auf der Westseite mit 4-5 bzw. 6 m Höhe. Wann der Ausbau der Bahnlinie erfolgt, und welche Lärmschutzmaßnahmen dieser nach sich zieht, ist derzeit nicht absehbar, so dass auch nicht sicher prognostiziert werden kann, dass diese so angeordnet werden, dass sie die Anwohner zugleich vor beiden Verkehrsarten schützen würden. Ob angesichts der Entfernung zwischen der für die Straße geplanten Lärmschutzwand und der Bahnlinie (zwischen beiden liegt mindestens der Fahrbahnbereich der B 20) der Lärmschutz für den Bahnausbau über eine Erhöhung dieser Wand oder z.B. über eine Wand zwischen Bahnlinie und B 20 geplant werden würde und wie sich dies auf die Abstände zwischen beiden Verkehrswegen, die Haltesichtweiten etc. auswirken würde, ist derzeit nicht absehbar.

Gegenüber der Neubelastung wird durch die Ortsumfahrung Laufen eine wesentlich größere Anzahl an Menschen entlang der Ortsdurchfahrt entlastet, die bisher wesentlich höheren Lärmbelastungen ausgesetzt sind.

Wie in Unterlage 19.4 mit Anlage dargestellt, führt die Ortsumfahrung im Vergleich mit dem Prognosenullfall tags zu einer Entlastung von 29 Anwohnern in den Bereich 70-75 dB(A), von 91 Anwohnern in den Bereich 65-70 dB(A), von 138 Anwohnern in

den Bereich 60-65 dB(A), wobei von diesen 138 vorher 11 einem Pegel im Bereich 70-75 dB(A) ausgesetzt waren. Eine Mehrbelastung weist die Unterlage nicht aus, was daran liegt, dass alle Mehrbelastungen zu Pegeln unterhalb der niedrigsten dargestellten Isophonenlinie von 55 dB(A) führen.

Nachts gelangen mit der Planfeststellungsvariante 141 Anwohner in den Bereich 60-65 dB(A), 142 Anwohner in den Bereich 55-60 dB(A), wobei von diesen 142 Anwohnern 20 aus dem Pegelbereich 65-70 dB(A) kommen. Bemerkenswert sind hier außerdem 78 Anwohner, die aus einem Bereich von 55-60 dB(A) in den Bereich unter 50 dB(A) kommen, sowie vier Anwohner, die aus dem Bereich 60-65 dB(A) in den Bereich unter 50 dB(A) kommen. Auch hier zeigen sich deutliche Entlastungswirkungen für Anwohner, die bislang verhältnismäßig hohen Lärmpegeln ausgesetzt waren. Dem stehen keine Neubelastungen mit Werten über 50 dB(A) nachts gegenüber.

Nach der Anlage zu Unterlage 19.4 würde beispielsweise Variante 2a dazu führen, dass vier Anwohner tags aus dem Bereich unter 55 dB(A) in den Bereich über 70 dB(A) wechseln, fünf Anwohner würden aus dem Bereich unter 55 dB(A) in den Bereich 65-70 dB(A) wechseln. Zusätzlich würden aus dem Bereich unter 55 dB(A) weitere 32 Anwohner in den Bereich zwischen 60 und 65 dB(A) gelangen.

Nachts wären es vier Anwohner, die aus dem Bereich unter 50 dB(A) in den Bereich über 60 dB(A), 17 Anwohner, die in den Bereich 55-60 dB(A) und 23 Anwohner, die in den Bereich zwischen 50 und 55 dB(A) wechseln würden.

Einschränkend ist bei diesen Zahlen zu berücksichtigen, dass sie für die Bahnparallele auf der Stufe der UVS noch ohne Lärmschutzanlagen gerechnet wurden, sie zeigen aber dennoch die stärkere Belastungszunahme bei mehr Menschen als durch die Planfeststellungsvariante.

Den Schutz der dem Wohnen dienenden Gebiete, der das Ziel von § 50 BImSchG ist, wie hier schon durch wohngebietsferne Trassierung zu erreichen, statt durch wohngebietsnähere Planung mit aktiven Maßnahmen, die auf die Einhaltung der Grenzwerte der 16.BImSchV dimensioniert sind, genügt aus unserer Sicht den Anforderungen des Immissionsschutzrechts.

Die konkrete Ausgestaltung der gewählten Trasse entspricht ebenfalls den Anforderungen des § 50 BImSchG. Die Höhenlage orientiert sich am Geländeverlauf, die teilweise Führung in Dammlage lässt sich insoweit nicht vermeiden.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

Soweit von einzelnen Einwendern vorgetragen wird, ihre Gebäude seien falsch eingestuft worden und müssten nicht als Dorfgebiet, sondern als allgemeines Wohngebiet beurteilt werden, wird hierauf bei der Behandlung der Einwendungen eingegangen.

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose wurde im Jahr 2014 aktualisiert mit dem Prognosehorizont 2030. Dabei wird im Zeitraum 2014-2030 von einer jährlichen Verkehrszunahme von rund 0,75% bzw. insgesamt 16% ausgegangen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs wird bei den Kfz-Fahrten mit 55,9% prognostiziert. Ergebnis der Verkehrsprognose ist, dass im Jahr 2030 auf dem am höchsten belasteten Abschnitt der Ortsumfahrung Laufen zwischen der Kreisstraße BGL 3 und der Staatsstraße St 2103 mit rund 7000 Fahrzeugen/24h bei einem Lkw-Anteil von 18,3% zu rechnen ist. Die Verkehrsprognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

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

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

Soweit von Einwendern vorgetragen wird, die Lärmberechnungen würden spezifische Wetterlagen (Föhn, Inversionswetterlage, Nordwind durch das Salztal etc.) unberücksichtigt lassen, ist klarzustellen, dass die Lärmberechnungen für den jeweiligen Immissionsort durchgeführt werden. Dabei wird für jeden Immissionsort davon ausgegangen, dass die für die Schallausbreitung günstigsten Bedingungen vorliegen, also diejenigen Bedingungen, die zum höchsten Beurteilungspegel führen, nämlich Inversion mit Wind von der Straße in Richtung Immissionsort von 3 m/s. Für einen Immissionsort westlich der Trasse wird also mit Wind aus Richtung Osten

gerechnet und umgekehrt. Dadurch liegt die Lärmberechnung jeweils „auf der sicheren Seite“. Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

3.3.4.1.4 Ergebnis

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge. Im vorliegenden Fall liegt an den Anschlussstellen zwischen der neuen und alten B 20 eine Änderung vor, im Übrigen ein Neubau. In der 1. Tektur vom 19.06.2017 wurden aber zugunsten der Betroffenen auch die Anschlussstellen an den Bestand mit den für einen Neubau einschlägigen Vorsorgegrenzwerten gerechnet.

Das führt dazu, dass an der südlichen Anschlussstelle eine Lärmschutzwand erforderlich wird, die in den Unterlagen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 auch vorgesehen ist. Mit dieser Lärmschutzwand werden am Anwesen Niederheining 8 die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten.

Eine weitere Lärmschutzwand wäre erforderlich, um auch das ganz am südlichen Ende des Planfeststellungsbereiches gelegene Anwesen Niederheining 42 ½ (IO 37) zu schützen. Eine solche Lärmschutzwand müsste hier allerdings auch auf der bestehenden und durch die Neubaumaßnahme nicht zu ändernden Brücke der B 20 über einen nachgeordneten Weg angeordnet werden. Die bestehende Brücke genügt aber den statischen Anforderungen für den Bau einer Lärmschutzwand auf der Brücke insoweit nicht. Die Lärmschutzwand würde damit den Abriss und die Neuerrichtung der Brücke erfordern, was zu zusätzlichen Kosten in einer Größenordnung von ca. 500.000 € führen würde. Diese Kosten stehen außer Verhältnis zur Lösung dieses einen Schutzfalles, so dass hier ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach verbleibt.

Der nördliche Anschlussbereich der Ortsumgehung an die bestehende B 20 liegt in Letten. Auch hier werden mit der geänderten Berechnung im Rahmen der 1. Tektur die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten, so dass Lärmschutzmaßnahmen

erforderlich werden. Grundsätzlich wären aktive Lärmschutzmaßnahmen vorrangig, sie wären hier aber unverhältnismäßig.

Aktiver Lärmschutz kommt in Letten nicht in Betracht. Für den sogenannten Vollschutz wären Lärmschutzwände von 5 bzw. 6 m Höhe erforderlich. Die Wohngrundstücke sind alle über die B 20 erschlossen und die Wohnhäuser liegen nah an der Straße. Daher kommt die Errichtung von Lärmschutzwänden direkt vor den Wohnhäusern, verbunden mit einer dann nötigen, jeweils rückwärtigen Erschließung der Anwesen, um eine Unterbrechung der Lärmschutzwände durch die Zufahrten zu vermeiden, aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht in Betracht, unabhängig von der wirtschaftlichen Betrachtung. Daher verbleibt es für diese Anwesen bei einem Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach.

Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden in den übrigen Bereichen an der angrenzenden schutzwürdigen Bebauung nicht erreicht oder überschritten, so dass keine Ansprüche auf aktiven oder passiven Lärmschutz bestehen. Die Berechnungsergebnisse für die einzelnen Immissionsorte sind in Unterlage 17.1 T dargestellt. Im Rahmen der Lärmberechnung wurde auch die Änderung der St 2103 berücksichtigt, da wegen der Tieferlegung Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung im Sinne der 16.BImSchV vorliegen. Aus der künftigen Tieflage ergibt sich allerdings eine Pegelminderung von 0,9 dB(A) am nächstgelegenen Immissionsort.

Soweit von Einwenderseite vorgetragen wird, es seien, über die im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 geplanten Lärmschutzmaßnahmen hinaus weitere Lärmschutzmaßnahmen anzuordnen, wird diese Forderung zurückgewiesen. Mangels Grenzwertüberschreitung besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen, so dass diese auch nicht mittels Auflage angeordnet werden können, insbesondere bestünde auch keine Rechtsgrundlage für eine zusätzliche Inanspruchnahme von Grundstücken, soweit diese für die Errichtung von Lärmschutzwänden- oder Wällen erforderlich wäre.

Ohne Grenzwertüberschreitungen kommen auch die von Einwendern geforderten Verkehrsbeschränkungen, wie ein Nachtfahrverbot für Lkw oder ein generelles Tempolimit von 70 km/h nicht in Betracht, unabhängig davon, ob die sonstigen Tatbestandsmerkmale der straßenverkehrsrechtlichen Rechtsgrundlagen erfüllt wären.

Dabei wird nicht verkannt, dass die zusätzliche Lärmbelastung in den Bereichen, die bislang wenig Verkehrslärm ausgesetzt sind, eine Beeinträchtigung der Anwohner darstellt. Diese haben jedoch, soweit sie im bauplanungsrechtlichen Außenbereich leben, keinen Anspruch darauf, dass dieser dauerhaft frei von Lärmeinwirkungen

bleibt. Verkehrswege aufzunehmen ist eine der Funktionen des Außenbereichs, das Wohnen hingegen ist nur im Fall entsprechender Privilegierungs- oder Ausnahmetatbestände zulässig. Aus dieser Abgrenzung ergibt sich, dass das Wohnen im Außenbereich Nachteile durch die Anlage von Verkehrswegen hinzunehmen hat, soweit die gesetzlichen Grenzwerte nicht überschritten werden.

Auch in den übrigen Gebieten besteht kein Anspruch darauf, dass sich eine bestehende Situation nicht nachteilig verändert, solange die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden. Die zusätzlichen Lärmeinwirkungen unterhalb der Grenzwerte sind daher hinzunehmen. Denn bei der Abwägung der Lärmbetroffenheiten unterhalb der Grenzwerte ist festzustellen, dass die Nachteile für die von zusätzlichem Lärm betroffenen Anwohner geringer sind, als die Vorteile für die vom Lärm entlasteten Anwohner. Die Trasse führt weitgehend durch landwirtschaftlich geprägtes Gebiet mit entsprechend niedriger Bevölkerungsdichte. Dabei beträgt der Abstand zur nächstgelegenen Bebauung rund 100 m, das nächstgelegene Wohngebiet liegt in Oberheining. Dafür wird nach den Prognosen die Altstadt von Laufen mit einer Verkehrsreduzierung von 55% beim Kfz-Verkehr und 83% beim LKW-Verkehr entlastet. Das sind rund 6.800 Fahrzeuge am Tag weniger in den am stärksten vom Durchgangsverkehr entlasteten Bereichen. Diese Verkehrsabnahme führt dazu, dass dort mit Pegelabnahmen von bis zu 5,4 dB(A) gerechnet werden kann. Dabei entspricht bereits eine Reduzierung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Das bedeutet, es werden viele bisher von hohen Lärmpegeln belastete Einwohner entlastet und dafür wenige Einwohner im unteren Pegelbereich zusätzlich belastet.

Daher überwiegt im Rahmen der Abwägung der Lärmwerte unterhalb der Grenzwerte das Interesse der Lärmentlasteten gegenüber dem der zusätzlich Lärmbelasteten.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Die Kfz-Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben den Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen (RLuS 2012) verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

In Auswertung einiger Veröffentlichungen kommt die Bundesanstalt für Straßenwesen zu dem Ergebnis, dass die Gefahr einer zusätzlichen PAK-Kontamination (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) der Bevölkerung durch den Verzehr von Nahrungspflanzen, die zwischen 10 und 50 m neben stark befahrenen Straßen angebaut werden, nicht gegeben ist (vgl. BAST, Untersuchungen zu Fremdstoffbelastungen im Straßenseitenraum, Verkehrstechnik Heft V 122, 2005). Wie frühere Untersuchungen zur Bleibelastung zeigen, besteht bei Schwermetallen ein Zusammenhang zwischen Verkehrsmenge und Abstand vom Fahrbahnrand einerseits und der Belastung andererseits. Durch die Vermischung von Erntegut aus straßennäheren und straßenentfernteren Bereichen und durch den verstärkten Einsatz der Kraftfahrzeugkatalysatoren reduziert sich der Schadstoffgehalt soweit, dass mangels konkreter Nachteile auch für solche Grundstücksteilflächen, die an ein Straßengrundstück unmittelbar angrenzen, kein Ausgleichsanspruch besteht. Die o. g. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen weist im Übrigen aus, dass der Belastungspfad Tierfutter - tierische Nahrungsmittel - Mensch nur eine untergeordnete Rolle spielt. Auf dem Pfad Boden - Pflanze - Tier - Mensch ist eine Aufnahme von Schadstoffen noch unwahrscheinlicher.

Die Abschätzung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der 39. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten. Dabei wurde zur Berechnung (Unterlage 17.2) ein fiktiver Immissionsort im Abstand von 20 m zur Fahrbahn herangezogen, obwohl die tatsächlichen Abstände der Wohngebäude von der

geplanten Straße deutlich höher sind, auch ansonsten wurden konservative Ansätze gewählt um „auf der sicheren Seite“ zu liegen (z.B. keine Reduktion der Vorbelastung für die Prognose 2030, höchste Verkehrsbelastung, Wind Richtung Immissionsort). Im Übrigen ist bei der Betrachtung der zusätzlichen Belastung unterhalb der Grenzwerte ebenso wie beim Lärm festzustellen, dass es keinen Anspruch auf Beibehaltung der aktuellen Lage gibt, so dass allein die Tatsache, dass eine bestimmte Wohnlage bisher von wenig verkehrsbedingten Schadstoffen betroffen ist, nicht dazu führt, dass in ihrer Nähe keine Straße gebaut werden dürfte. Den Belangen der zusätzlich Belasteten, die in einer Entfernung von meist >100 m von der geplanten Ortsumfahrung leben, stehen die Interessen der Entlasteten, die teilweise sehr nah an der B 20 alt im dicht bebauten Bereich mit ungünstigen Luft- und Schadstoffausbreitungsbedingungen leben, gegenüber. Die Gründe für die Ortsumfahrung Laufen überwiegen auch hier.

3.3.4.3 Bodenschutz

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

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

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 7.000 Kfz/24h belasteten Straße werden für die bisher nicht belasteten Böden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen. Gesonderte Untersuchungen waren für diese Einschätzung nicht erforderlich, denn die vorstehend genannten Untersuchungen gestatten diese Prognose zuverlässig. Vergleicht man die in Anhang 2 zu § 9 BBodSchV aufgeführten Vorsorgewerte mit den in den genannten Untersuchungen festgestellten Werten an Straßen, kann man den Schluss ziehen, dass bei einer Verkehrsbelastung von rund 7.000 Kfz/24h und dem Fehlen einer maßgeblichen Vorbelastung eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen nicht zu besorgen ist.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote

Striktes Recht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.3.5.1.1 Schutzgebiete/geschützte Flächen / allgemeiner Artenschutz

Auf der Trasse des Vorhabens befinden sich keine FFH- oder SPA-Gebiete. Östlich der B 20 alt liegen das FFH-Gebiet 7744-371 „Salzach und Unterer Inn“ und das SPA-Gebiet 7744-471 „Salzach und Inn“, wobei die Entfernung der bestehenden Trasse zu den Gebietsgrenzen ca. 30-50 m beträgt. Die Entfernung der geplanten Ortsumfahrung von den beiden Gebieten ist deutlich größer und beträgt 220 m bis 2 km. Dadurch kommt es bei allen relevanten Wirkfaktoren (Lärm, Schadstoffe) durch die Vorhabensrealisierung zu einer Verringerung der Belastung der geschützten Gebiete. Ein weiteres FFH-Gebiet 8043-371 „Haarmoos“ befindet sich westlich des Abtsdorfer Sees, ist aber vom Vorhaben abgesehen von der Entfernung (> 1,5 km) auch durch eine bewaldete Anhöhe getrennt. Für alle betroffenen Natura-2000-Gebiete kann damit bereits im Rahmen der FFH-Vorprüfung (Unterlage 19.2) überzeugend eine erhebliche Beeinträchtigung mit der notwendigen Sicherheit ausgeschlossen werden. Die hierzu erhobenen Einwendungen enthalten kein Vorbringen, das diese Einschätzung erschüttern würde, und werden daher zurückgewiesen.

Die amtlichen Biotope des Untersuchungsraums sind in der Tabelle 10 auf Seite 28 der Unterlage 19.4 aufgelistet, dort ist auch dargestellt, welche Biotope gesetzlich geschützt sind (in der Unterlage noch als Art. 13d BayNatSchG a.F. bezeichnet).

Für die Überbauung/Beseitigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen gesetzlich geschützten Biotope lässt die Planfeststellungsbehörde wegen der Ausgleichbarkeit bzw. aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls Ausnahmen bzw. Befreiungen zu. Ebenso dürfen Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze und -gebüsche und allgemein geschützte Lebensräume aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses und mangels Alternativen beeinträchtigt werden. Die Gründe ergeben sich auch aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Untere Naturschutzbehörde am Landratsamt Berchtesgadener Land hat den Ausnahmen zugestimmt.

3.3.5.1.2 Besonderer und strenger Artenschutz

3.3.5.1.2.1 Zugriffsverbote

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen

oder zu zerstören. Besonders geschützt sind nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG neben allen europäischen Vogelarten Tierarten, die in Anhang A oder B der EG-Verordnung Nr. 338/97, in Anhang IV der FFH-RL oder in der Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 BNatSchG aufgeführt sind.

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

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

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

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

liegt ein Verstoß gegen

- das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann,

- das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die

Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,

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

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

3.3.5.1.2.2 Prüfmethodik

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

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

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 19.1.3 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 v. 18.06.2007, Az. 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07).

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

3.3.5.1.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Das Tötungsverbot ist zunächst für die Bauphase genauer zu betrachten, wobei auch hier gilt, dass der Tatbestand nur erfüllt ist, wenn das Tötungsrisiko für die jeweilige Art signifikant erhöht wird, der unvermeidbare Verlust einzelner Exemplare wird vom Tötungsverbot nicht erfasst (§ 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG). Gehölzrodungen stellen grundsätzlich für Fledermäuse und Vögel eine Gefährdung dar, soweit geeignete Brutbäume betroffen sind. Daher werden Bäume, die für Fledermäuse beispielsweise wegen entsprechender Höhlen als potenzielle Quartierbäume geeignet erscheinen, zunächst begutachtet und im Regelfall ausschließlich in der konfliktärmsten Zeit im Oktober gefällt. Durch die Fällung in Anwesenheit eines Fledermausspezialisten ist gewährleistet, dass eventuell in den Bäumen anwesende Exemplare in ein Ersatzquartier gebracht werden können oder die Stammabschnitte mitsamt den Tieren an einen zur Überwinterung geeigneten Ort transportiert werden können. Im Übrigen werden Bäume außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der Vögel gefällt, um eine Tötung von brütenden Exemplaren sowie Jungvögeln in den Nestern zu vermeiden.

Die Entfernung von Wurzelstöcken gefällter Bäume erfolgt zeitlich versetzt ab Ende April, also nach Ende des Winterschlafs, um die Tötung von Haselmäusen - deren Vorkommen zwar nicht nachgewiesen wurde, aber aufgrund geeigneter Habitatstrukturen auch nicht ausgeschlossen werden kann - zu vermeiden. Diese Einschränkung ist nicht erforderlich, wenn im Vorjahr bei der Haselmauskartierung (Anbringen von künstlichen Höhlen und Röhren) keine Individuen angetroffen wurden. Auf die Kartierung kann verzichtet werden, wenn absehbar ist, dass die Entfernung der Wurzelstöcke ohnehin nach dem Bauzeitenplan erst nach Ende April durchgeführt wird.

Um bei der Baufeldfreimachung Feldvögel, für die die landwirtschaftlichen Flächen aber ohnehin nur schlecht geeignet sind, zu schonen, werden die Flächen, die grundsätzlich als Habitat geeignet wären, im Baujahr bereits vor der Brutzeit durch Pflügen oder zeitigen Frühjahrsschnitt so gepflegt, dass sie als Habitat ungeeignet sind, um so zu verhindern, dass sich im Baujahr entsprechende Vögel hier ansiedeln. Durch diese Maßnahmen ist sichergestellt, dass sich das Tötungsrisiko während der Bauphase nicht signifikant erhöht.

Während der Betriebsphase ist das Tötungsverbot nach § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nicht erfüllt, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und

Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.

Keine Signifikanz ist anzunehmen, wenn das Kollisionsrisiko unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit dem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, d.h. wenn das Risiko nicht über einzelne Individuenverluste hinausgeht. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Kraftfahrzeugen zu Schaden kommen können, dürfte nie völlig zu vermeiden sein. Dies gilt sowohl für die (erstmalige) Aufnahme von Straßenverkehr im Gefolge der Zulassung eines neuen Verkehrswegs in einem bislang (an diesem Ort) nicht von einer Straße durchzogenen Naturraum als auch für die Zunahme von Verkehr beim Ausbau einer vorhandenen Straße.

Um die ökologische Durchgängigkeit im Bereich der besonders wertvollen Hangleite zu erhalten, wird im oberen westlichen Bereich eine Grünbrücke errichtet und im unterem östlichen Bereich eine Hangleitenbrücke mit einer Lichten Weite von 50 m und einer lichten Höhe von > 10 m.

Am westlichen Rand der Grünbrücke verbleibt neben dem wiederhergestellten Hangleitenwald ein ca. 10-20 m breiter Streifen als Sukzessionsfläche, so dass hier eine für Fledermäuse geeignete Leitstruktur entsteht. Zwischen Grünbrücke und Hangleitenbrücke wird die Trasse in Dammlage geführt. Hier dienen Schutzzäune (Maschenweite < 4 cm) mit vorgelagerten Altgrassäumen (Breite 5 m) an der oberen Dammböschungskante und Gehölzpflanzungen im unteren Bereich der Dammböschungen als Leiteinrichtungen. Sie führen Fledermäuse und Vögel zu den sicheren Über- bzw. Unterquerungsmöglichkeiten. Für die nicht flugfähigen Tiere werden Säume im unteren Hangleitenbereich geschaffen, um die Vernetzung zwischen den Lebensräumen zu erhalten und die Tiere entlang der Säume als Austauschkorridor bis zu den sicheren Querungsmöglichkeiten unter der Hangleitenbrücke zu führen. Dadurch wird vermieden, dass Tiere, die sich bislang in ihren Bewegungen potenziell an der Hangleite orientieren, auf die Fahrbahn gelangen.

Der zweite Bereich, in dem Vermeidungsmaßnahmen erforderlich werden, liegt im Norden des Untersuchungsgebiets, dort wo Waldflächen angeschnitten bzw. zerschnitten werden. Dort werden an den Waldrändern gehölzfreie Säume (Breite 3 m) als Leitstruktur angelegt. Durch diese wird erreicht, dass sich die Flugaktivitäten der Fledermäuse auf die insektenreichen Säume der Waldränder konzentrieren und zu dem Brückenbauwerk bei Bau-km 0+923 geleitet werden. Die

Straßenböschungen parallel zum Waldrand bleiben zwischen Bau-km 0+525 und Bau-km 1+500 gehölzfrei, um nicht neue Strukturen zu schaffen, die die Tiere vom Waldrand hin zur Straße locken würden. Durch diese Maßnahmen wird verhindert, dass sich das Kollisionsrisiko während der Betriebsphase signifikant erhöht.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Im Untersuchungsgebiet wurden streng geschützte Tierarten sowie europäische Vogelarten nachgewiesen bzw. können potenziell vorkommen. Die baubedingten Störungen sind in der Regel zeitlich begrenzt und bereits daher kommt es nicht zu erheblichen Störungen bzw. zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der betroffenen Populationen. Um die Belastung für Fledermäuse vorsorglich weiter zu reduzieren, findet in den Monaten April bis September, also während der Aktivitätsmonate und der Wochenstubezeit eine Bautätigkeit nur mit zeitlicher Begrenzung statt. Im April und September wird zwischen 20.00 Uhr und 6.00 Uhr nicht gebaut, von Mai bis August von 20.30 bis 6.00 Uhr. Anlagebedingte erhebliche Störungen bzw. eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes sind auch bei den anderen Tierarten nicht zu erwarten, insbesondere da der DTV unter 10.000 Kfz/24 h verbleiben wird. Für die Waldohreule, die im Jahr 2010 in den Waldbeständen am Gewerbegebiet Hauspoint mit einem Brutstandort kartiert wurde, ist zwar davon auszugehen, dass der Nistplatz wegen der Störungen durch die B 20 neu verlagert wird. Da die Art aber nur über eine mittlere Lärmempfindlichkeit verfügt, sinkt die Habitateignung im Abstand von bis zu 100 m zum Fahrbahnrand lediglich um 20% und es ist der Waldohreule möglich, den Nistplatz innerhalb dieses Waldgebietes zu verlagern, ohne ihn aufzugeben. Bei den Brutvögeln, für die die ohnehin nur mäßig oder schlecht geeigneten landwirtschaftlich genutzten Flächen als Brutplätze in Betracht kämen, kommt es entweder aufgrund der verhältnismäßig geringen Verkehrsdichte nicht zu erheblichen Störungen, jedenfalls aber ist ein Ausweichen in die angrenzenden Flächen möglich.

Hinsichtlich aller betroffenen Tierarten ist aber zu erwarten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht verschlechtert.

§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Begriff der Beschädigung wird im Sinne einer funktionalen Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgelegt. Es können daher neben physischen Beschädigungen auch mittelbare Beeinträchtigungen wie z.B. durch die Wirkfaktoren Lärm oder optische Störwirkungen die Beschädigung einer Fortpflanzungsstätte auslösen.

Es können im Einzelnen auch Überschneidungen mit dem Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auftreten.

Für die Fledermäuse ist davon auszugehen, dass die Fällung von Bäumen, insbesondere von Höhlenbäumen in der Hangleite eine Schädigung von Lebensstätten bedeutet, die aber durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) so gestaltet wird, dass sie mit dem besonderen Artenschutzrecht in Einklang steht. Im Vorfeld der Fällungen werden in den Waldgebieten, die entsprechend geeignet sind, 30 Fledermauskästen angebracht, und über einen Zeitraum von 15 Jahren kontrolliert und gewartet. Außerdem werden 30 geeignete Großbäume in der Hangleite und in den Bereichen zwischen Letten und Hasenhaus, bzw. Haiden und Froschham aus der forstwirtschaftlichen Nutzung entnommen und entsprechend markiert. Dadurch bleibt die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang mit den Fällungen erhalten.

Für die betroffenen Vogelarten stehen ausreichend Ausweichquartiere und -lebensräume zur Verfügung. Bei den baumbrütenden Arten, insbesondere den nachgewiesenen oder potenziell vorkommenden Spechtarten kann die Fällung einzelner Brutbäume nicht ausgeschlossen werden, es stehen aber ausreichend Ersatzquartiere zur Verfügung. Die 30 Bäume, die der Fledermäuse wegen aus der forstwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, tragen zur Erhaltung der ökologischen Funktion bei. Auch für die im Offenland lebenden bzw. brütenden Arten existieren Ausweichmöglichkeiten in ausreichender Zahl und Ausstattung. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten für die bodengebundenen Arten bleibt erhalten, da die Durchgängigkeit der Hangleite durch die entsprechenden Vermeidungsmaßnahmen sichergestellt wird, ebenso wie die Funktion als Leit- und Ausbreitungslinien zwischen einzelnen Lebensräumen durch die Anlage von Säumen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG

Im Untersuchungsraum kommen keine Pflanzen der besonders geschützten Arten vor.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

Wie vorstehend bereits erläutert, wird die ökologische Funktion der von dem Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt. Zum Teil stehen weitere geeignete Nist- und Brutplätze oder Ruhestätten zur Verfügung. Zum Teil sorgen hierfür die vorgesehenen Maßnahmen. Bei diesen so genannten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich nicht um reine Kompensationsmaßnahmen nach der Eingriffsregelung, sondern um Maßnahmen

zur Aufrechterhaltung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Diese können zum Teil auch auf Ausgleichsflächen erfolgen. Diese Maßnahmen dürfen hier berücksichtigt werden (Leitfaden der EU-Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse, Kap. II.3.4d und BVerwG vom 18.3.2009 Az. 9 A 39.07).

Einwendungen zum besonderen Artenschutz

Von Einwendern geltend gemacht wird die Sichtung eines Feldhamsters. Wir gehen in Übereinstimmung mit den Planunterlagen hingegen von keinem Vorkommen des Feldhamsters aus. Er lebt in Bayern nur noch in Teilen Frankens, ein isoliertes Vorkommen im Bereich von Laufen ist nach den Verbreitungskarten des LfU auszuschließen, zumal selbst nach den historischen Verbreitungskarten nie Feldhamstervorkommen in der Region vorhanden waren. Das ist angesichts der Bodenzusammensetzung (der Feldhamster benötigt schwere Löß- oder Lehmböden) wie auch der klimatischen Bedingungen auch plausibel, da der Feldhamster generell trockenes und warmes Klima bevorzugt, das am Alpenrand nicht vorliegt. Auch die durchgeführten Kartierungen ergaben keinerlei Hinweise auf Feldhamster.

Der Empfehlung des Landratsamtes Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde, die Flächen der aktuellen Kiesabbauflächen im Bereich Lepperding nochmals zu kartieren, muss aus unserer Sicht nicht nachgekommen werden. Kartiert wurden die Flächen (bis auf die bereits damals ehemalige Kiesgrube, auf der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geplant sind) im Ausgangszustand vor Beginn des Kiesabbaus, also als Grünland oder Ackerflächen. Richtig ist, dass sie zwischenzeitlich teils in Kiesgruben verwandelt wurden. Richtig ist auch, dass dies eventuell zu einer vorübergehenden Steigerung der naturschutzfachlichen Wertigkeit geführt hat, da Kiesabbauflächen für einige Pionierarten der Flora und Fauna attraktiv sind. Allerdings ist in den Genehmigungen zur Auskiesung jeweils geregelt, dass die Flächen nach Beendigung des Kiesabbaus wieder zu verfüllen sind. Soweit es sich um Flächen handelt, bei denen für den Kiesabbau eine Ausnahme von der Veränderungssperre nach § 9a Abs. 5 FStrG erteilt wurde, ist ebenfalls jeweils der späteste Zeitpunkt der Verfüllung festgelegt, sowie, dass diese auf Verlangen des Trägers der Straßenbaulast vorzuziehen ist. Die Verantwortung für die Verfüllung der Kiesgruben liegt damit beim jeweiligen Kiesgrubenbetreiber. Insofern ist es auch Sache des Kiesgrubenbetreibers, vor der Verfüllung gegebenenfalls zu prüfen, ob sich geschützte Arten auf den Flächen angesiedelt haben und ob er vor der Verfüllung weitere Maßnahmen zu ergreifen

hat. Er hat sich auch um eine artenschutzrechtliche Ausnahme für die Verfüllung zu bemühen, sofern eine solche erforderlich werden sollte. In dem Zeitpunkt, in dem die Flächen für den Straßenbau verwendet werden, werden sie jedenfalls verfüllt sein und damit in ihrer Wertigkeit wieder dem kartierten Ausgangszustand entsprechen. Da die Verantwortung für den artenschutzrechtlich einwandfreien Umgang mit den Kiesabbauflächen beim Kiesgrubenbetreiber liegt und der Vorhabensträger sie in einem Zustand erhält, der demjenigen vor Beginn des Kiesabbaus entspricht, ist es aus unserer Sicht nicht geboten, dem Vorhabensträger eine zusätzliche Kartierung des Zwischenzustandes aufzuerlegen. Eventuelle Verbotstatbestände auf diesen Flächen wären nicht durch den Straßenbau ausgelöst, sondern durch die Wiederverfüllung, die aber nicht vom Vorhabensträger der Ortsumfahrung ausgelöst wird oder aus sonstigen Gründen von ihm zu verantworten ist. Damit ist auch weiterhin keine durch den Straßenbau ausgelöste Verwirklichung von Verbotstatbeständen gegeben, so dass sich die von der Unteren Naturschutzbehörde angesprochene Frage nach einer Ausnahmeerteilung mit Alternativenprüfung nach den strengen artenschutzrechtlichen Kriterien für den Straßenbau nicht stellt. Sollte wider Erwarten die Verfüllung noch nicht abgeschlossen sein, ist durch die Auflage A 3.4.10 dieses Beschlusses sichergestellt, dass entsprechende Untersuchungen stattfinden.

Keine Änderung unserer Einschätzung bewirkt die 2019 durchgeführte Verlegung einiger 2018 auf dem Gelände eines ehemaligen Kiesabbaus (Flurnummer 79 der Gemarkung Heining) angelegter Teiche. Hier wurden auf freiwilliger Basis von der Firma, die den Kiesabbau betrieb, einige Amphibienteiche angelegt. Dies erfolgte deutlich nach Eintritt der für diesen Bereich geltenden Veränderungssperre nach § 9a Abs. 1 FStrG und war als eine den Straßenbau wesentlich erschwerende Veränderung des Grundstücks zu bewerten. Die Maßnahmen erfolgten zudem abweichend von den zugrundeliegenden Planungen und Genehmigungen. Sobald die Anlage der Teiche dem Staatlichen Bauamt Traunstein im Jahr 2018 bekannt wurde, wurden Amphibienzäune um mindestens zwei der Teiche errichtet, um eine Besiedelung zu verhindern und im Folgejahr vor der Besiedelung die Teiche zu verfüllen. Im März 2019 wurde in dem Bereich des Grundstücks, der von der Ortsumfahrung nicht betroffen ist, ein weiterer Teich errichtet. In diesen wurden dann – in Absprache mit Unterer und Höherer Naturschutzbehörde - diejenigen, wenigen Amphibien, die trotz der Einzäunung mit der Besiedelung der Teiche begonnen hatten, umgesiedelt. Im Anschluss wurden die entgegen der Veränderungssperre errichteten Teiche verfüllt. Sollten Arten betroffen gewesen sein, die dem besonderen Artenschutzrecht unterfallen, verschlechterte sich der

Erhaltungszustand ihrer lokalen Population jedenfalls nicht, da ausreichend Ausweichlebensraum geschaffen und erhalten wurde, in den die wenigen Tiere samt Laich umgesiedelt wurden. Ebenso wurde die ökologische Funktion der Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang weiter erfüllt, zum einen durch den Ersatzteich zum anderen dadurch, dass nicht alle Tümpel verfüllt wurden, sondern nur die im künftigen Trassennahbereich. Die Umsiedelung der einzelnen Tiere stellte eine unvermeidbare Schutzmaßnahme nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG dar.

Da dieser Lebensraum und diese Tiere mangels Existenz der Tümpel bei den Bestandserfassungen für die Ortsumfahrung noch nicht erfasst werden konnten, enthielt die Planung auch keine Vermeidungsmaßnahmen, speziell für in diesen Tümpeln vorkommende Exemplare. Allerdings sind für die auf der unmittelbar nördlich angrenzenden ehemaligen Kiesgrube, die ja als Ausgleichsmaßnahme erhalten bleibt, vorkommenden Tiere solche Maßnahmen vorgesehen und planfestgestellt. Die Höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die konzipierten Maßnahmen, die im Wesentlichen auf den Erhalt der Wanderbeziehungen entlang der Hangleite abzielen, auch für die neu hinzugekommenen Tiere auf der Flurnummer 79 der Gemarkung Heining wirken, es also keiner zusätzlichen Maßnahmen bedarf und dennoch keine Verbotstatbestände verwirklicht werden.

Von einigen Einwendern wird vorgetragen, es würden artenschutzrechtliche Verbotstatbestände beim Fischotter erfüllt. Dessen Lebensraum beschränkt sich allerdings auf die Auengebiete entlang der Salzach östlich der bestehenden B 20. In diese Bereiche wird nicht eingegriffen. Eine Querung der B 20 neu ist nicht anzunehmen, da auf der Westseite keine geeigneten Habitate liegen, zu denen der Fischotter wandern könnte. Gleiches gilt für den von Einwendern thematisierten Biber. Gegenüber den von Otter und Biber bevorzugten Lebensräumen entlang der Salzach ist die Ortsumfahrung weiter entfernt als die bestehende B 20, auf der zudem der Verkehr abnehmen wird, so dass sich die Situation insgesamt für diese Arten sicher nicht verschlechtert.

3.3.5.2 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG). Bei der Planfeststellung nach § 17 Abs. 1 S. 3 FStrG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus

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

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

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 19.1.1 T 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.

Die vom Landratsamt Berchtesgadener Land angesprochene Quelle im Bereich der Hangleite (temporärer Schichtwasseraustritt) liegt außerhalb des Eingriffsbereichs und bedarf somit keiner gesonderten Erfassung oder Behandlung.

3.3.5.3 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.3.1 Eingriffsregelung

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

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

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

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

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

3.3.5.3.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die vorgesehenen Maßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1 T) verwiesen.

Hier verfängt auch der Vortrag der Einwender nicht, der Vorhabenträger verkenne das Wesen der Eingriffsregelung, wie er insbesondere im Erörterungstermin vorgebracht wurde. Die Auffassung der Einwender liefe im Ergebnis darauf hinaus, dass der Vorhabenträger sein Vorhaben entweder unterlassen müsste, oder – aus Gründen der Eingriffsregelung - eine andere Variante wählen müsste. Dazu führt aber beispielsweise das OVG Lüneburg in seinem Urteil vom 31.07.2018 Az. 7 KS 17/16 folgendes aus: „In Bezug auf das Vermeidungsverbot ist zu beachten, dass dieses nicht etwa auf eine Reduktion des Vorhabens bis hin zu einer sogenannten Nullvariante zielt...Ob ein Vorhaben zulassungsfähig ist und an einem bestimmten Standort ausgeführt werden darf, richtet sich nach den Anforderungen des Fachrechts. Im Rahmen der fachplanerischen Abwägung... sind gegebenenfalls Planvarianten in den Blick zu nehmen. Kommen alternative Lösungen ernsthaft in Betracht, so hat die Planungsbehörde sie als Teil des Abwägungsmaterials in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange einzubeziehen. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung ergänzt die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Sie setzt die fachgesetzliche Zulässigkeit des Eingriffs voraus und ist den fachgesetzlichen Zulassungstatbeständen „aufgesattelt“. Ihr Ziel ist es, den Vorschriften des Fachrechts ein auf die Bedürfnisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege zugeschnittenes Folgenbewältigungssystem zur Seite zu stellen. Im Rahmen der Eingriffsregelung stellt sich deshalb nicht die Frage, ob das Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist; dieser steht auf der Prüfstufe der Eingriffsregelung nicht mehr zur Disposition“.

Das bedeutet, dass sich die Variantenwahl, einschließlich der Entscheidung über die Nullvariante nach den Anforderungen des Fachrechts richtet, so dass nicht die Variante gewählt werden muss, die die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft bewirkt. Wenn sich eine Variante in der Abwägung des Fachrechts durchsetzt, dann ist diese Basis für die Eingriffsregelung, muss aber nicht allein aus Gründen des höheren Eingriffs verworfen werden. Hinzu kommt, dass wir die Varianten insgesamt unter Naturschutzgesichtspunkten als gleichwertig einstufen.

Auch die konkreten mit der gewählten Linie verbundenen Eingriffe lassen sich nicht vermeiden oder weiter minimieren. Z.B. die von vielen Einwendern angegriffene Dammlage ergibt sich daraus, dass in der hügeligen Topographie eine Straße immer in einem Wechsel aus Einschnitts- und Dammlagen geführt werden muss, um eine richtlinienkonforme und verkehrssichere Führung der Gradienten zu gewährleisten.

3.3.5.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung war nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich gibt es jetzt die Ersatzmaßnahme (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Die Bayerische Kompensationsverordnung, die im Wesentlichen die bisherigen Grundsätze kodifiziert, ist entgegen dem Vorbringen einiger Einwander nach ihrem § 23 Abs. 1 nicht anwendbar, da die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor dem 01.09.2014 beantragt worden ist.

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 in Unterlage 9.3 T und 9.4 T dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken, wobei der durch die Wertigkeit vorgegebene Faktor (0,3 bis 1,5) bereits eingerechnet ist:

- Landwirtschaftliche Flur und sonstige Offenlandflächen (Acker, Grünland, Brache und Ruderalvegetation, nicht versiegelte Wege und Straßenböschungen) werden versiegelt und überbaut. Nach Abzug der Flächen, die entsiegelt bzw. rückgebaut werden, verbleibt ein Kompensationsbedarf von 2,562 ha.

- Im strukturreichen nördlichen Bereich der Hochterrasse werden initiales Gebüsch und mageres Altgras überbaut bzw. versiegelt, sowie mittelbar beeinträchtigt, es verbleibt ein Kompensationsbedarf von 0,333 ha.
- Für den Verlust von Wald, der keinem Biotoptyp angehört, durch Rodung und Überbauung entsteht ein Kompensationsbedarf von 0,786 ha.
- Für den Verlust von mesophilem Wald durch Rodung, Überbauung und mittelbare Beeinträchtigung sowie vorübergehende Inanspruchnahme verbleibt bei Berücksichtigung der Waldrenaturierung auf der Grünbrücke ein Kompensationsbedarf von 1,177 ha.
- In Summe verbleibt damit ein Kompensationsbedarf von 4,858 ha.

Folgende Maßnahmen sind insbesondere vorgesehen:

- Strukturaufwertung und Sicherstellung der Kiesgrube Lepperding auf den Flurnummern 77 und 78 der Gemarkung Heining mit einer anrechenbaren Fläche von 2,992 ha (Maßnahme 5 A)
- Waldneugründung auf Flurnummer 580 und 446 der Gemarkung Surheim mit einer anrechenbaren Fläche von 1,963 ha.

Damit wird der Kompensationsbedarf gedeckt.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde dabei Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Vorrangig werden Entsiegelung, Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht. Insbesondere die ehemalige Kiesgrube ist der landwirtschaftlichen Nutzung bereits ohnehin entzogen. Ihre gute Eignung als Kompensationsfläche ist auch aus der saP ersichtlich, da dort einige bedeutsame Arten vorkommen, die ansonsten im Untersuchungsgebiet keinen Lebensraum haben. Trotz der bereits bestehenden Wertigkeit ist die Fläche anrechenbar, da durch die Sicherstellung auch die Verfüllung dieser ehemaligen Kiesgrube verhindert wird, die ansonsten die Zerstörung der wertvollen Lebensräume bedeuten würde. Dadurch, dass die Waldneugründung sowohl den nach Waldrecht, als auch den nach der Eingriffsregelung notwendigen Ausgleich auf einer Fläche leistet, wird auch hier nur eine Fläche aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen und das auch nicht im Bereich der Stadt Laufen und damit nicht im Bereich derjenigen Landwirte, die vom Flächenverbrauch für die Trasse betroffen sind. Das bedeutet, im Bereich der Stadt Laufen fallen keine derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen aus der landwirtschaftlichen Nutzung.

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

Es hat sich im Verfahren außerdem ergeben, dass selbst im Falle nicht kompensierbarer Beeinträchtigungen hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten müssten (§ 15 Abs. 5 und 6 BNatSchG).

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG). Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in Vorfluter und das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen.

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

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 dieses Beschlusses angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 13 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 19 Abs. 3 WHG erklärt.

Das Landratsamt Berchtesgadener Land, Untere Naturschutzbehörde würde statt der Einleitung in das Steinbachl eine flächige Versickerung in den angrenzenden Wald, wie in der Ausgangsplanung vorgesehen, vorziehen. Die Versickerung im Wald würde jedoch zum einen eine stärkere Betroffenheit des Waldeigentümers nach sich ziehen. Zum anderen erfolgt die Direkteinleitung nur bei Starkregenereignissen, bei denen die Ableitung über die höher gesetzten Muldeneinläufe erfolgt. In diesen Fällen erfolgt aufgrund des Starkregens aber auch eine höhere Verdünnung und auch ein höherer Abfluss im Steinbachl selbst, so dass wir diese Art der Entwässerung für gewässerverträglich halten. Auch das Wasserwirtschaftsamt hat seine Zustimmung zur Einleitung erteilt. Die Auflagenvorschläge wurden berücksichtigt, ebenso wie die zwischen Wasserwirtschaftsamt Traunstein und Staatlichem Bauamt Traunstein Anfang 2018 gemeinsam erarbeiteten Maßgaben.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

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

Insbesondere wurde in die Abwägung eingestellt, dass die landwirtschaftlichen Betriebe teilweise Hofanschlussflächen verlieren. Hofanschlussflächen sind für eine Bewirtschaftung ideal, so dass deren Verlust eine Verschlechterung der betrieblichen Situation bedingt. Das gilt in besonderem Maß für Betriebe mit Weidehaltung, da die Tiere hier mehrmals täglich von der Weide zum Melken und zurück geführt werden müssen. Die entstehenden Nachteile hat das Staatliche Bauamt Traunstein durch zusätzliche Viehdurchlässe im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 gemindert. Soweit Nachteile verbleiben, sind sie aus unserer Sicht

nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Ebenso eingestellt wurde, dass bisher die Betriebe unter anderem wegen der Flurbereinigung teilweise über sehr gut bewirtschaftbare Schläge verfügen, bei denen teilweise von der Hoffläche aus die meisten Flächen des Betriebes über eigene oder gepachtete Flächen angefahren werden können und so eine sehr effiziente Bewirtschaftung möglich ist. Hier entstehen naturgemäß durch eine Durchschneidung mit einer Straße Nachteile für die Bewirtschaftung. Je günstiger die Flächen vorher arrondiert sind, desto größer sind die sich ergebenden Nachteile.

Die Trassierung einer Bundesstraße, die unter anderem die Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Südverbindung zum Ziel und diversen Zwangspunkten und Trassierungsparametern zu folgen hat, kann sich aber nicht an den aktuellen Flächenzuschnitten orientieren und diese jeweils umfahren.

Auch wenn es keinen Anspruch auf Beibehaltung einer besonders günstigen Betriebsstruktur oder eines bestimmten Zuschnitts einmal geschaffener Schläge gibt, erkennen wir diese entstehenden Nachteile an, wir halten sie aber für nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Offen bleiben kann, ob die eben beschriebenen günstigen Flächenzuschnitte und deren Lage besonders schutzwürdig sind, weil sie durch eine Flurbereinigung, also ein öffentlich rechtliches Verfahren gestaltet wurden. Gegen ein solches besonderes Gewicht spricht, dass es ebenso, wie es keinen Anspruch auf Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens gibt, keinen Anspruch auf unveränderte Beibehaltung einer einmal durchgeführten Flurbereinigung gibt. Das Flurbereinigungsrecht kennt keine Schutzfrist oder Veränderungssperre nach einmal erfolgter Flurbereinigung. Auch die Landwirte selbst sind nicht gehindert, das Ergebnis einer Flurbereinigung durch Tausch, Pacht oder Verkauf zu verändern, so dass es auch kein Veränderungsverbot zu Lasten der öffentlichen Hand gibt. Abgesehen davon ist die Flurbereinigung laut Einwendenvortrag vor über 20 Jahren erfolgt, was ein eventuell erhöhtes Gewicht wieder verringern würde. Selbst wenn man die günstige Struktur aber als besonders gewichtig, weil durch ein Flurbereinigungsverfahren vorgenommen, ansieht, erlangt sie dadurch kein solches Gewicht, dass ihretwegen das Projekt nicht oder nicht mit der Vorzugsvariante festgestellt werden könnte. Wir halten die Nachteile für nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen des öffentlichen Wohls.

Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange

nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichs- und Ersatzflächen werden rund 27,5 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Vorhabensträger hat sich entschlossen, die Maßnahme nach der EKL 2 zu trassieren, was gegenüber der in Anbetracht der Verbindungsfunktionsstufe 1 auch denkbaren EKL 1 zu einer flächenschonenderen Ausführung, insbesondere der Anschlussstellen führt. Die teilweise vorgesehenen Überholfahrstreifen sind aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst. Die Abwicklung des Baustellenverkehrs wird weitgehend auf den künftigen Trassenflächen stattfinden, so dass das bestehende Wegenetz nicht über Gebühr durch solchen Verkehr beansprucht wird.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Dabei wurden für diejenigen Betriebe, für die das Staatliche Bauamt Traunstein davon ausging, dass sie ohne die Bereitstellung von Ersatzland existenzgefährdet wären, auf Anregung der Planfeststellungsbehörde Gutachten eines landwirtschaftlichen Sachverständigen eingeholt. Diese wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein beauftragt, insbesondere um zu klären, ob die Betriebe vor dem Eingriff als existenzfähig anzuerkennen sind, ob sich hieran durch den Eingriff etwas ändert und ob das Ersatzland geeignet ist. Als Reaktion auf die Gutachten hat das

Staatliche Bauamt Traunstein seine Ersatzlandangebote angepasst. Wir gehen davon aus, dass damit alle Existenzgefährdungen abgewendet werden können. Es verbleiben Beeinträchtigungen der Betriebe, sie werden aber wirtschaftlich sinnvoll weitergeführt werden können. Wir verweisen insoweit auf die Ausführungen bei den einzelnen Einwendern.

Zur generellen Methodik bei der Beurteilung der Existenzgefährdungen wurde eingewandt, die sogenannte 5%-Regelung dürfe keine Anwendung finden, jedenfalls nicht auf Milchviehbetriebe oder Betriebe mit Weidehaltung. Wir berücksichtigen sie bei unserer rechtlichen Beurteilung dennoch, auch wenn sie z.B. seitens des Fachgutachters nicht zur Anwendung kommt.

Die Grundaussage, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb einen Flächenverlust von bis zu 5% verkraften können muss und dass man bis zu dieser Grenze ohne detaillierte Betrachtung der wirtschaftlichen Verhältnisse davon ausgehen kann, dass ein Betrieb auch nach dem Eingriff existenzfähig bleiben wird, entspricht der ständigen Rechtsprechung von BayVGH und BVerwG. Daran mag es fachliche Kritik geben, die aber zu keiner Änderung der Rechtsprechung geführt hat. Dabei ist zu berücksichtigen, dass auch bei der Entwicklung der 5%-Grenze landwirtschaftlicher Sachverstand einbezogen wurde. In einer der grundlegenden Entscheidungen vom 10.11.1998, Az. 8 A 96.40115, führt der BayVGH aus, dass die 5%-Regel insbesondere deshalb anwendbar und einleuchtend sei, da die Rechenungenauigkeit der verwendeten Programme zur Feststellung der Existenzfähigkeit in diesem Bereich läge. Außerdem wird angeführt, dass auch jährliche Ertragsschwankungen der Ernte im Bereich von 10% lägen. Auch diese Schwankungen muss ein gesunder Betrieb aushalten können, so dass vorhabensbedingte Einbußen von 5% der bewirtschaftbaren Fläche ihm die Existenzfähigkeit nicht nehmen. Diese wirtschaftliche Betrachtungsweise wurde seinerzeit auch durch die Landwirtschaftsverwaltung geteilt. Auch andere nicht landwirtschaftliche Selbstständige oder Betriebe müssen mit jährlichen Schwankungen zurecht kommen. Auch dort wird man annehmen können, dass ein Unternehmen, das mit 5% weniger Gewinn seine Existenzfähigkeit verliert, bereits vorher nicht wirtschaftlich stabil war. Insoweit ist aus unserer Sicht nach wie vor schlüssig, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb so viel „Puffer“ in seiner Kalkulation haben muss, dass er mit 5% weniger Fläche oder Gewinn existenzfähig bleibt, wenn er auch mit natürlichen Schwankungen von 10% z.B. bei den Ernteerträgen rechnen muss.

Die Rechtsprechung behält sich stets vor, bei landwirtschaftlichen Sonderformen von dieser grundsätzlichen Linie abzuweichen. Die Milchviehwirtschaft ist aus unserer

Sicht aber kein solcher Sonderfall. Sie stellt in Bayern eine der klassischen Formen der Landwirtschaft dar, insbesondere in den Regionen in denen z.B. aufgrund des feuchten Klimas, der Topographie oder der vorhandenen Böden der Fruchtbau weniger lukrativ ist. Gerade im Vorhabensgebiet ist Milchviehwirtschaft eher der Normalfall als ein Sonderfall. In den gerichtlichen Entscheidungen wird die konkrete Art des Betriebes oft nicht erwähnt, das OVG Münster aber wendet z.B. in seiner Entscheidung vom 20.08.1997 (Az. 23 A 375/96) die 5%-Regel auch auf einen Betrieb mit Milchviehhaltung und soweit ersichtlich Weidehaltung an. Es sind keine Gründe ersichtlich, warum die grundsätzliche wirtschaftliche Betrachtungsweise, wie sie oben skizziert wurde, nicht auch für Milchviehbetriebe anwendbar sein sollte. Richtig ist, dass die Besonderheiten des jeweiligen Betriebes auch berücksichtigt werden müssen, das ändert aber nichts daran, dass wir im Grundsatz mit der Rechtsprechung davon ausgehen, dass ein Flächenverlust von bis zu 5% der Fläche in der Regel einen wirtschaftlich gesunden Betrieb nicht gefährdet. Wir verweisen wegen der Details auf die Ausführungen bei den einzelnen Einwendern.

3.3.8 Gemeindliche Belange

Die künftigen Möglichkeiten der baulichen Entwicklung der Stadt Laufen bleiben gewahrt. Selbst wenn eine konkrete Bauleitplanung noch nicht in Angriff genommen wurde, kann das Abwägungskriterium des sogenannten Freihaltebelangs bereits in die Abwägung mit einbezogen werden (BVerwG vom 26.05.1994, UPR 1994, 342), wobei im vorliegenden Verfahren zumindest ein Flächennutzungsplan besteht.

Die Planungshoheit der betroffenen Gemeinde bekommt ein umso höheres Gewicht, je konkreter ihre Planung bereits ist oder je eindeutiger feststeht, dass eine Entwicklung in anderen Bereichen nicht oder nur sehr erschwert möglich ist. Insoweit ist insbesondere in der Variantenwahl mit dem dort dargestellten Gewicht der Flächennutzungsplan der Stadt Laufen berücksichtigt, mit den dort dargestellten künftigen Entwicklungen.

Der Forderung der Stadt Laufen im Ausgangsverfahren, die Geh- und Radwegeverbindung zwischen den Bereichen Biburg und Arbisbichl zu erhalten, wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 entsprochen. Da diese Verbindung künftig über die bestehende Brücke der jetzigen Gemeindeverbindungsstraße über die Bahn führt, kann diese jedoch nicht, wie von der Stadt im Ausgangsverfahren gewünscht, abgerissen werden.

Das Versickerbecken VSB 0 liegt an einer neuen Kreuzung nach § 12 Abs. 1 FStrG. Da das Versickerbecken der Entwässerung der Ortsumfahrung dient und die Gemeindeverbindungsstraße über das Bankett entwässert, hat das Staatliche

Bauamt Traunstein im Erörterungstermin die alleinige Unterhaltung des Beckens zugesagt. Insbesondere ist nach der aktuellen Dimensionierung kein Anschluss einer eventuellen Erweiterung des Gewerbegebiets Hauspoint vorgesehen.

Zur Bitte, am Bereich des südlichen Anschlusses an den Bestand bei Niederheining nach Osten abzurücken, verweisen wir auf die Behandlung des privaten Einwenders 4019. Der Bitte kann nicht entsprochen werden, unabhängig davon, dass die Stadt Laufen nicht Sachwalter der Interessen ihrer Bürger ist und hier kein eigener gemeindlicher Belang betroffen ist.

Der Forderung, im Bereich zwischen den Hochbehältern und Froschham eine weitere Grünbrücke zu errichten, kann nicht entsprochen werden. Es entstünden hierdurch erhebliche Mehrkosten. Der dadurch zu erreichende Vorteil wäre gering. Für die verkehrssichere Querung der Ortsumfahrung steht im Nahbereich die Unterführung der St 2103 zur Verfügung, durch die auch die Erreichbarkeit der östlich der Umfahrung gelegenen landwirtschaftlichen Flächen sichergestellt ist. Zur Aufrechterhaltung des Spazierweges zwischen Haiden und Froschham, der im Bestand auf der Seite Haidens ungewidmet über Privatgrund verläuft, ist eine Grünbrücke nicht erforderlich. Damit wird diese Forderung wegen unverhältnismäßiger Mehrkosten zurückgewiesen.

Auch die Forderung nach einer weiteren Brücke zwischen Daring und Lepperding weisen wir zurück. Das Staatliche Bauamt Traunstein hatte ursprünglich in der Planungsphase des Vorentwurfs ebenfalls eine weitere Querung einer Gemeindeverbindungsstraße vorgesehen, die das Bundesverkehrsministerium allerdings im Rahmen der Entwurfsgenehmigung (des sogenannten „Gesehen-Vermerks“) für entbehrlich und aus Kostengründen verzichtbar eingestuft hat. Das ist nachvollziehbar, da für den Verkehr zwischen den einzelnen Ortsteilen ausreichend Verbindungen geschaffen werden, die auch für den landwirtschaftlichen Verkehr ausreichend sind. Wir verkennen nicht die entstehenden Umwege, insbesondere von Lepperding über Daring und dann wieder nach Osten bis zu den Flächen westlich der Bahnlinie, halten sie aber für zumutbar im Verhältnis zu den durch eine zusätzliche Brücke entstehenden Bau- und Unterhaltungskosten.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, Ziffer 1.2.28 T im Regelungsverzeichnis anzupassen, so dass es sich auch künftig um einen öffentlichen Feld- und Waldweg handelt.

3.3.9 Wald

Von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst ist die Rodungserlaubnis nach Art. 9 BayWaldG. Gerodet werden für das Vorhaben

3,787 ha Wald (endgültig 3,061 und vorübergehend 0,726), neu gegründet oder wiederhergestellt werden 3,062 ha. Die Forderung des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg nach weiteren Aufforstungsflächen, um so einen flächengleichen Ausgleich im Verhältnis eins zu eins zu erreichen, weisen wir zurück. Nur für Bannwaldflächen, die vorliegend nicht vorhanden sind, fordert Art. 9 Abs. 6 S. 2 BayWaldG einen hinsichtlich seiner Ausdehnung annähernd gleichwertigen Ersatz durch Waldneubegründung. Und selbst für Bannwald muss die Aufforstung vom Umfang her nur annähernd gleichwertig sein. Daraus folgt, dass dieses Erfordernis für die sonstigen Waldflächen nicht gilt.

Schutzwald im Sinn des Art. 10 BayWaldG liegt teilweise vor z.B. östlich von Biburg auf den Flurnummern 571 und 658 der Gemarkung Heining als Sturmschutzwald für die dahinter liegenden Waldbestände. Dies führt grundsätzlich nach Art. 9 Abs. 4 Nr. 1 BayWaldG zu einer Versagung der Rodungserlaubnis. Abweichend hiervon ist die Erlaubnis nach Art. 9 Abs. 6 Nr. 1 BayWaldG zu erteilen, sofern Nachteile für die Schutzfunktion des Waldes nicht zu befürchten sind. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat eine Waldrandunterpflanzung in den Unterlagen vorgesehen und/oder im Erörterungstermin zugesagt. Dadurch wird die Windwurfgefahr soweit gemindert, dass Nachteile nicht mehr zu befürchten sind.

Soweit im Waldfunktionsplan nach Art. 6 BayWaldG den betroffenen Wäldern besondere Funktionen zugewiesen sind, lassen sich die Ziele des Waldfunktionsplans aber auch nach Realisierung des Vorhabens unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Aufforstungen erreichen. Das gilt insbesondere im Bereich der Hangleite durch die Aufforstung der Grünbrücke und im Bereich südöstlich von Letten, wo der Wald Schutzfunktionen zum Schutz von Verkehrswegen erfüllt, die durch eine Waldrandunterpflanzung gesichert werden. Damit liegt ein Versagungsgrund nach Art. 9 Abs. 5 Nr. 1 BayWaldG nicht vor. Dass das öffentliche Interesse an der Erhaltung des Waldes vor den Belangen des Antragstellers den Vorrang nach Art. 9 Abs. 5 Nr. 2 BayWaldG verdient, sehen wir nicht. Hier stehen sich, anders als in der Konstellation, die Art. 9 Abs. 5 Nr. 2 BayWaldG normal zugrunde liegt, nicht private und öffentliche Interessen gegenüber, sondern auch auf Seiten des Antragstellers liegen öffentliche Interessen vor. Diese sind, auch in einer waldarmen Region aber nicht nachrangig gegenüber den öffentlichen Interessen am Erhalt des Waldes. Wir gewichten die Interessen des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der Ersatz- und Ausgleichsflächen und Aufforstungen höher als die öffentlichen Interessen am

Erhalt des Waldes, so dass die Rodungserlaubnis nach Art. 9 Abs. 3 BayWaldG zu erteilen war.

Bezüglich der vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ebersberg angesprochenen Details bei der Umsetzung der Maßnahmen 7.1 A und 7.2 A, wie der Zusammenstellung der Baumarten hat das Staatliche Bauamt eine Berücksichtigung zugesagt. Bei der Grünbrücke ist vorgesehen, diese mit Ausnahme der für land- und forstwirtschaftliche Wege vorgesehenen Flächen voll für die Aufforstung zur Verfügung zu stellen. Aus unserer Sicht kann auch auf der Grünbrücke Wald im Sinn des Art. 2 BayWaldG entstehen, da Wuchshöhenbeschränkungen oder ähnliche Maßnahmen nicht vorgesehen sind.

3.3.10 Belange des Bahnverkehrs

Die von der DB AG im Rahmen des Verfahrens zur 1. Tektur vom 19.06.2017 geltend gemachten Belange werden berücksichtigt, den Forderungen aber nur teilweise gefolgt. Berücksichtigt ist in der Planung die im vordringlichen Bedarf vorgesehene Elektrifizierung der Strecke, wie auch der zweigleisige Ausbau. Die Detailplanung der Brückenbauwerke an den Kreuzungen mit der Bahnlinie wird das Staatliche Bauamt eng mit der Bahn abstimmen. Der angesprochene Begleitweg südlich der Bahnlinie (Flurnummer 609 der Gemarkung Leobendorf) wird künftig als Geh- und Radweg (1.1.12T im Regelungsverzeichnis) an der Ortsumfahrung entlang bis zum BW 01 geführt. Die bisher über diesen Weg zu erreichenden Grundstücke sind auch künftig erreichbar, die Umwege (für Kfz über die GVS Hauspoint – Biburg) sind zumutbar. Das gilt unabhängig davon, dass hier eigene Belange der DB nur insoweit betroffen sind, als dass sie Eigentümerin des gewidmeten Weges ist. Die Forderung nach einem Abriss des bestehenden Brückenbauwerks westlich des BW 02 weisen wir zurück. Über dieses Bauwerk läuft künftig der eben angesprochene Geh- und Radweg und stellt so die Verbindung Richtung Arbisbichl und Osinger Wald sicher, was auch der Forderung zahlreicher Einwender im Ausgangsverfahren entspricht. Die Brücke wird damit nicht funktionslos, so dass ein Abriss nicht in Betracht kommt. Die Stadt Laufen wird als bisherige und künftige Baulastträgerin der Brücke für deren ordnungsgemäßen Erhalt sorgen.

Ergänzend zu den bereits im Variantenvergleich behandelten übrigen Nachteilen der bahnparallelen Variante 2a hat sich die DB AG im Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017 zu dieser Variante in der ausgeplanten Fassung geäußert. Sie lehnt insbesondere das dort vorgesehene BW 02 (das ist die Eisenbahnbrücke über die Variante 2a am Bauanfang, also nördlich Hauspoint vgl. Unterlage 5/1 V) ab, da hier wegen der Lage der Bahn im Einschnitt eine extreme Troglage der Straße und ein

sehr aufwändiges Eisenbahnbrückenbauwerk mit einer Länge von 50 Metern und „extrem großen“ Widerlagern erforderlich würde. Die weiteren Einwände gegen die bahnparallele Variante 2a spielen keine Rolle, soweit sie Details betreffen, die bei der endgültigen Ausplanung der Variante 2a zu berücksichtigen wären, da diese nicht geplant ist. Sie zeigen aber weitere Nachteile dieser Variante gegenüber der hier planfestgestellten Variante auf.

3.3.11 Sonstige öffentliche Belange

3.3.11.1 Träger von Versorgungsleitungen

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

3.3.11.2 Denkmalschutz

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

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

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

Die unter A 3.13 festgesetzten Schutzaufgaben dienen dem vorrangigen, vom Vorhabensträger im Rahmen der weiteren Detailplanung möglicherweise noch zu gewährleistenden Schutz der Bodendenkmäler vor Beeinträchtigungen bzw. im Fall unvermeidbarer Beeinträchtigungen dem angemessenen Ausgleich für die mit deren Zulassung verbundene Zurückstellung der Belange der Denkmalpflege gegenüber den für das Vorhaben sprechenden verkehrlichen Belangen. Obgleich die damit angeordnete Verpflichtung zur Durchführung von Sicherungsmaßnahmen gegenüber dem unveränderten Verbleib im Boden nur sekundäre Interessen der Denkmalpflege zu berücksichtigen vermag, bleibt auch diese Verpflichtung durch die für jedes staatliche Handeln geltenden Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit begrenzt. Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

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

Bei den von Einwendern benannten Baudenkmalern, insbesondere den denkmalgeschützten Häusern und Höfen sind Beeinträchtigungen der Substanz aufgrund der Entfernung von der Ortsumfahrung weder während der Bauzeit noch durch den späteren Betrieb der Straße zu befürchten. Der Vorhabensträger hat bei den nächstgelegenen Anwesen dennoch ein Beweissicherungsverfahren zugesichert. Die relevanten Sichtbeziehungen auf die jeweiligen Denkmäler bleiben erhalten, insbesondere bei dem auch vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege angesprochenen Anwesen in Froschham gilt dies ebenfalls, zum einen aufgrund der Entfernung von ca. 110 m von der Trasse, zum anderen, da die B 20 hier weitgehend in leichter Einschnittslage geführt wird, ebenso wie die für die Blickbeziehung aus Süden relevante St 2103. Die angesprochenen Sühnekreuze sind in den Tekturunterlagen dargestellt. Da sie aufgrund des Vorhabens nicht an ihrer bisherigen Stelle verbleiben können, werden sie umgesetzt. Die jeweilige neue

Position wurde mit der Stadt Laufen unter Einbeziehung des Heimatpflegers festgelegt.

3.4 Private Einwendungen

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

3.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden aus Privateigentum rund 24,1 ha dauerhaft und 7,5 ha vorübergehend benötigt.

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

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

3.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

3.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den

Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

3.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

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

3.4.1.2.3 Umwege

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Zur Beurteilung von Entschädigungsansprüchen ist zusätzlich festzustellen, dass Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG Auflagen vorschreibt, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

§ 8a Abs. 4 FStrG/Art. 17 BayStrWG schützen nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen, was durch die Auflage in

Ziffer A 3.6.8 dieses Beschlusses sichergestellt ist. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt keine Rechtsposition dar. Nach Art. 14 Abs. 3 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes gilt nichts anderes.

Bei Umwegen, die wegen der Durchtrennung von privaten Grundstücken entstehen, ist an sich ein Recht im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG betroffen (Eigentum oder Dienstbarkeit). Für derartige, unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile, gilt jedoch ausschließlich Entschädigungsrecht (Art. 11 BayEG), so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Umwege sind aber Gegenstand der Abwägung. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten.

3.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Straße. Sie ist, ebenso wie die aus naturschutz- oder waldrechtlichen Gründen festgesetzten Pflanzungen wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt. Durch die Auflage unter A 3.4.9 dieses Beschlusses ist aber sichergestellt, dass sie entsprechende Anwendung finden. Dadurch ist gewährleistet, dass es nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen kommt. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen, die vorliegend nicht gegeben sind (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.1.2.5 Vertretungskosten

Eine Erstattung der im Planfeststellungsverfahren entstandenen Rechtsvertretungskosten kann dem Straßenbaulastträger nicht auferlegt werden.

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren.

Eine analoge Anwendung des Art. 80 BayVwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist selbst hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.4.2 Einzelne Einwender

Eine Vielzahl der eingegangenen Einwendungen setzt sich aus unterschiedlichen Textbausteinen zusammen, die teilweise wortgleich sind, teilweise Variationen aufweisen, ohne sich inhaltlich wesentlich voneinander zu unterscheiden.

Diese Einwendungen werden vorab behandelt und nicht bei der jeweiligen Einwendernummer. Das Vorbringen der Einwender ist hier kursiv dargestellt. Dabei bezieht sich die Behandlung auch auf inhaltlich ähnliche Einwendungen.

Soweit die Einwender darüber hinaus individuelle Einwendungen erhoben haben, werden diese unter der entsprechenden Einwendernummer behandelt.

3.4.2.1 Sammeleinwendungen

Die Einwender wenden sich „mit Nachdruck“ gegen den geplanten Bau der Ortsumfahrung B 20 Laufen. Sie sehen sich durch das Vorhaben in ihren Rechten beeinträchtigt. Der Straßenbau führe zu erheblichen zusätzlichen Lärm- und Abgasbelastungen in den betroffenen Gebieten. Die jetzige Planung verletze in erheblichem Maße ihr Recht auf Leben und Gesundheit sowie ihr Recht an ihrem Eigentum.

Es ist unstrittig, dass das Vorhaben zu Lärm- und Schadstoffbelastungen führt und das auch in Gebieten, die bislang weitgehend frei von solchen Belastungen waren. Allerdings besteht für den Einzelnen kein Anspruch darauf, dass sich sein Wohnumfeld nicht verändert. Insbesondere im Außenbereich muss damit gerechnet werden, dass dort außenbereichsverträgliche Bebauung oder Infrastruktur entsteht. Dabei gilt als Obergrenze die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte der 16. BImSchV für den Lärm und der 39. BImSchV für Schadstoffe. Durch die Kodifizierung dieser Grenzwerte hat der Gesetzgeber entschieden, unterhalb welcher Grenzwerte er z.B. Lärm beim Straßenneubau für zumutbar hält, auch unter Berücksichtigung der Gesundheit des Einzelnen. Wie oben bereits ausgeführt,

werden diese Werte an allen betroffenen Anwesen eingehalten, teils durch aktive Lärmschutzmaßnahmen oder Festsetzung von Ersatz für passive Schutzmaßnahmen dem Grunde nach. Für die Ortsumfahrung außerhalb der Anschlussbereiche an den Bestand werden die Werte ohne weitere Maßnahmen eingehalten. Unterhalb der Grenzwerte ist die negative Veränderung gegenüber dem Bestand von den Einwendern hinzunehmen, da ihr gegenüber die positiven Auswirkungen überwiegen. Dabei wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht verkannt, dass die Anwohner der künftigen Trasse vor allem die negativen Auswirkungen wahrnehmen werden, während die positiven Auswirkungen vor allem den Anwohnern im innerstädtischen Bereich zu Gute kommen. Das ändert aber nichts daran, dass im Rahmen der Gesamtabwägung, die das Wohl Aller im Blick haben muss, die positiven Auswirkungen als überwiegend angesehen werden.

Viele Einwender sehen sich in ihren „Persönlichkeitsrechten gröblichst verletzt“, da durch die Ortsumfahrung die Wohn- u. Lebensqualität in einem unerträglichen Maße beeinträchtigt würde. Sie verweisen auf die Alternative entlang der Bahn, wo sich die Verkehrswege bündeln ließen und ein optimaler Lärmschutz für die Anwohner gebaut werden könnte. Dabei wird insbesondere auf die Möglichkeit hingewiesen, die B 20 in Parallelführung zur Bahn einzuhausen oder im Tunnel zu führen.

Der Begriff der Persönlichkeitsrechte ist hier wohl untechnisch zu verstehen, da nicht ersichtlich ist, inwieweit in die Persönlichkeitsrechte, wie sie im Rahmen des Art. 2 GG von der Rechtsprechung entwickelt wurden, eingegriffen würde. Eine Bündelung hätte für die bislang vom Verkehr weitgehend unbelasteten Gebiete in der Tat den Vorteil, dass sie hiervon weitgehend unberührt blieben, allerdings auf Kosten einer Lärmzunahme in ohnehin schon vom Schienenlärm vorbelasteten Gebieten. Wie im Variantenvergleich dargestellt, hätte die bahnparallele Trassenführung dafür andere entscheidende Nachteile. Im Übrigen ist die rein technische Möglichkeit, „optimalen“ Lärmschutz zu bauen nicht entscheidend, da nicht davon auszugehen ist, dass optimaler Lärmschutz realisiert würde. Der Bund als Straßenbaulastträger würde den Lärmschutz an der B 20 in Parallelführung zur Bahn – ebenso wie bei der Führung, wie sie beantragt und planfestgestellt wird – nur auf die Einhaltung der Grenzwerte der 16.BImSchV dimensionieren. Das heißt, Lärmschutzmaßnahmen würden nur soweit realisiert, wie zur Einhaltung der Grenzwerte geboten. Da die Bahnparallele so gebaut werden könnte, dass sie ohne Einhausung oder Führung im Tunnel die Grenzwerte einhalten könnte, besteht für den Bund keine Notwendigkeit, diese kostspieligen Bauwerke zu realisieren. Ebenso würde die Bahn ihren Lärmschutz entlang der Schiene nur auf die Einhaltung der Grenzwerte ausrichten. Ob

überhaupt Ansprüche auf Lärmschutz nach der 16. BImSchV auf der ganzen Strecke der Bahnlinie ausgelöst würden, ist offen, wenn man bedenkt, dass zwischen dem Gewerbegebiet Hauspoint und der St 2103 die bisherigen drei Gleise beibehalten werden sollen. Unabhängig davon würden unter Umständen aktive Maßnahmen bei unverhältnismäßigem Aufwand auch nicht oder in geringerem Umfang realisiert und dafür passive Maßnahmen umgesetzt. Eine Summenbetrachtung der beiden Lärmarten Straße und Schiene würde, in Übereinstimmung mit dem gesetzlichen Regelwerk, nicht stattfinden, so lange keine gesundheitsgefährdenden Pegel auftreten. Auch die Parallelführung würde also nicht zu „optimalem“ Lärmschutz führen, sondern nur zu Lärmschutz, soweit er zur Einhaltung der Grenzwerte erforderlich ist. Das mag man politisch bedauern, es entspricht aber der aktuellen Rechtslage und ist daher nicht zu beanstanden. Daher ist es auch richtig, die Bahnparallele nur mit den Lärmschutzanlagen in den Variantenvergleich einzustellen, die auch realistisch sind.

Auch die Annahme, ein gleichzeitiger Ausbau von Bahnlinie und Straße würde zu einem Mehr an Lärmschutz führen, dürfte falsch sein. Zum einen würde dies voraussetzen, dass die Planungen tatsächlich ungefähr zeitgleich ablaufen. Die Bahn befindet sich aber noch in einem sehr frühen Stadium der Planung. Das gilt auch nach der Hochstufung der Ausbauabschnitte zwischen Tüßling und Freilassing in den vordringlichen Bedarf und der Festlegung eines zweigleisigen Ausbaus. Auch die Aufnahme der Ausbaustrecke in § 2 S. 1 Nr. 2 des Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetzes (MgvG) schafft zwar die Möglichkeit der Zuständigkeitsverlagerung auf den Deutschen Bundestag statt des Eisenbahnbundesamtes für die Zulassung. Das ändert aber nichts daran, dass zunächst einmal die Planung fertiggestellt werden muss, bevor sich vorbereitendes Verfahren (§ 4 MgvG) und Anhörungsverfahren (§ 7 MgvG) anschließen können. Insofern ist es wegen des Planungsvorsprungs der B 20 schwerlich möglich, Lärmschutz passend zu dimensionieren. Ebenso ist es nicht möglich, die Kosten zu prognostizieren, so dass auch Vereinbarungen hierüber im Vorgriff auf die Bahnplanung nicht möglich sind.

Nach derzeitiger Einschätzung wäre die einzige Möglichkeit einer kombinierten Planung, das Verfahren der Ortsumfahrung Laufen auf unbestimmte Zeit auszusetzen und dann mit dem möglichen Bahnausbau wieder aufzunehmen. Das wird aber weder dem gesetzlichen Planungsauftrag für eine Maßnahme im vordringlichen Bedarf gerecht, noch entspricht es dem Interesse der Betroffenen an der Ortsdurchfahrt. Im Übrigen würde auch eine gemeinsame oder kombinierte

Planung nichts an den einzuhaltenden Grenzwerten ändern, also auch nicht an der Dimensionierung der Lärmschutzanlagen. Dies gilt unabhängig von den sonstigen Nachteilen einer bahnparallelen Trasse, die im Variantenvergleich ausgeführt sind und die sich auch durch eine gemeinsame Planung mit dem Bahnausbau nicht verändern würden. Hier muss davon ausgegangen werden, dass Gedankenspiele, wie eine gemeinsame Einhausung oder teilweise Tunnelführung von Bahn und/oder bahnparalleler B 20 unrealistisch sind, auch wenn nachvollziehbar ist, dass sie von vielen Einwendern bevorzugt würden.

Obwohl die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte der Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes auf der Grundlage einer Verkehrsprognose nicht überschritten würden, sei der Gesundheitsschutz nicht gewährleistet. Die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Umweltbundesamtes (UBA) für einen optimalen Gesundheitsschutz lägen bei Mittelungspegeln von 40 dB (nachts) bzw. 50 dB (tags) und seien somit 9 dB niedriger (etwa halb so laut) als die gesetzlichen Regelungen.

Richtig ist, dass die WHO niedrigere Werte empfiehlt, als in der 16.BImSchV normiert. Das liegt daran, dass sich die WHO an dem orientiert, was für den Gesundheitsschutz optimal wäre. Der Gesetz- und Verordnungsgeber hingegen hat neben dem Gesundheitsschutz auch andere Aspekte zu berücksichtigen, z.B. die Tatsache, dass die Werte der WHO in der heutigen Siedlungs- und Gesellschaftsstruktur kaum mehr einzuhalten sind. Auch stellt der Gesetz- und Verordnungsgeber öffentliche Interessen, wie beispielsweise das an einer Entwicklung von Wirtschaft und Infrastruktur mit ein, ebenso wie das Interesse an einer Gleichbehandlung aller vom Lärm Betroffenen. Dass sich der Gesetz- und Verordnungsgeber dann im Wege eines Kompromisses und eines Gewichtungsvorgangs dafür entscheidet, Grenzwerte zu normieren, die nicht den optimalen Gesundheitsschutz widerspiegeln, ist nachvollziehbar und im Übrigen aus Gründen der Gewaltenteilung von der Verwaltung hinzunehmen. Daher können die Werte der WHO nicht statt der gesetzlichen Grenzwerte herangezogen werden.

Viele Bewohner aus Laufen nutzen die Gegend, in der die Ortsumfahrung liegt, zum Spaziergehen und Joggen und bemängeln den Wegfall dieses Naherholungsgebietes. Verwiesen wird seitens der Einwender auch darauf, dass sie jeweils als begeisterte Spaziergänger, Wanderer, Radfahrer oder Hundehalter die Gegend nutzen.

Ein Recht auf Beibehaltung der Naherholungsmöglichkeiten im Außenbereich besteht ebenso wenig, wie ein Recht darauf, dass sich das Wohnumfeld nicht

verändert. Bedeutende Wege, die zur Naherholung genutzt werden, werden zwar in ihrer Führung angepasst, fallen aber nicht ersatzlos weg. Die Naherholungsmöglichkeiten werden sich daher zwar verändern, sie werden aber nicht wegfallen. Bei der Qualität des Raumes zur Naherholung ist im Übrigen zu berücksichtigen, dass die Landschaft im Bestand weitgehend durch intensive Landwirtschaft geprägt ist. Die Veränderung durch eine hinzukommende Bundesstraße ist hier sicher negativ, sie wird aber geringer gewichtet als die positiven Auswirkungen des Vorhabens. Dabei ist bei der Gewichtung auch zu berücksichtigen, dass an anderer Stelle auch das Umfeld von Verkehrswegen ohne weiteres zum Spaziergehen oder Joggen genutzt wird, das mag weniger attraktiv sein, möglich ist es aber.

Gleiches gilt, soweit die Einwander auf die Nutzung des Gebiets um den Abtsdorfer See abstellen. Das Gebiet bleibt weiter ohne nennenswerte Umwege erreichbar, sowohl zu Fuß, mit dem Rad, als auch mit dem Auto. Aufgrund seiner Entfernung zur Trasse sind auch sonst keine negativen Auswirkungen auf den See oder seine Umgebung zu befürchten.

Die Einwander bezweifeln die Entlastungswirkung des Vorhabens für die Stadt Laufen, da ohne eine zusätzliche Brücke der Pendlerverkehr aus Österreich gleichbliebe. Vorgetragen wird dies insbesondere für den Abschnitt Niederheining/Stadttor/Schloßstraße/Länderbrücke.

Weder Vorhabensträger noch Planfeststellungsbehörde verkennen, dass der Verkehr über die Grenzbrücke auch nach der Realisierung der Ortsumfahrung Laufen eine erhebliche Belastung für den Innenstadtbereich von Laufen bleiben wird, das gilt vor allem für den Bereich südlich der Schloßstraße. Dies zu ändern ist aber auch nicht Planungsziel des Vorhabens. Ziel ist vielmehr eine Entlastung vom sonstigen Durchgangsverkehr im Zuge der B 20 im Nord-Süd-Verlauf. Dabei scheitert die Planrechtfertigung der Ortsumfahrung nicht daran, dass sie nicht in der Lage ist, alle Verkehrsprobleme der Stadt Laufen zu lösen, es reicht aus, dass sie einen deutlichen Beitrag zur Entlastung leistet. Auch die teilweise Entlastung - und nur diese wird in die Abwägung eingestellt - rechtfertigt das Vorhaben. Die Ortsumfahrung bedeutet nicht zugleich den Verzicht auf eine künftige Grenzbrücke außerhalb der Innenstadt, da diese als eigenständiges Projekt im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist, wenn auch mit niedrigerer Priorität.

Mit der aktuellen Planung der Umfahrung, die größtenteils 3-spurig verlief und überdimensional große Anschlussstellen erhielt, würde ein viel größerer

Flächenverbrauch zustande kommen, als ursprünglich geplant gewesen sei, gleiches gelte für die steigenden Kosten. Neben den Anschlussstellen werden auch die Einschnitte, die Dammschüttungen und die Zahl der Brücken kritisiert. Außerdem zerschneide die Trasse die schöne Voralpenlandschaft, durch die topografischen Gegebenheiten müssten 10 Brückenbauwerke und hohe Geländeaufschüttungen erstellt werden.

Das Vorhaben richtet sich in seiner Dimensionierung nach den derzeit gültigen Richtlinien zur Anlage von Landstraßen. Unter anderem, da sich die Richtlinien nach der Vorentwurfsplanung geändert haben, ist der Grundbedarf gestiegen. Dabei bleibt die Länge an Überholstreifen hinter den von der RAL geforderten Mindestlängen leicht zurück, was mit Blick auf die Verkehrssicherheit tolerabel und mit Blick auf den Flächenverbrauch zu begrüßen ist. Ein vollständiger Verzicht auf die Überholfahrstreifen ist wie dargestellt aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit nicht möglich.

Die Zahl der Ingenieurbauwerke ergibt sich u.a. aus der Zahl der zu querenden Verkehrswege. Die Anschlussstellen wurden bewusst so gewählt, dass die Ortsumfahrung mehrere Anschlüsse an das Netz der Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen hat. Das dient dazu, dass sich der Zu- und Abfahrtsverkehr von und zur Ortsumfahrung nicht auf eine „Hauptzufahrt“ konzentriert, die dann stark belastet wäre, sondern sich möglichst verteilt. Gleichzeitig erhöht sich die Entlastungswirkung durch die größere Zahl der Anschlussstellen. Die Ausgestaltung der jeweiligen Anschlussstellen, also insbesondere die Zahl der Rampen, richtet sich nach der Entwurfsklasse, in die die Straße einzustufen ist. Wegen der großräumigen Verbindungsfunktion 1, hätte die Ortsumfahrung in die Entwurfsklasse (EKL) 1 eingestuft werden können. Aufgrund des prognostizierten DTV von weniger als 12.000 Kfz/24h wurde die Ortsumfahrung aber abweichend hiervon in die EKL 2 eingestuft. Das führt zu dem, dass die Fahrbahn nicht durchgehend mit drei Fahrstreifen zu planen war, sondern mit zwei Fahrstreifen und anteiligen Überholfahrstreifen. Das führt zu Flächeneinsparungen, da in den zweistreifigen Abschnitten eine befestigte Fahrbahnbreite von 8,50 m ausreicht. In der EKL 1 wären hingegen durchgehend 12,50 m erforderlich gewesen.

Zum anderen reicht in der EKL 2 jeweils eine Rampe (teilplangleich) an den Knotenpunkten aus, in der EKL 1 wären es je zwei (teilplanfrei) gewesen. Insofern hat der Vorhabensträger durch die Wahl der niedrigeren EKL 2 die flächenschonendere Ausbauvariante gewählt.

Die Einschnitte und Dammlagen ergeben sich im Wesentlichen aus den einzuhaltenden Trassierungsparametern in Verbindung mit der bestehenden Topographie. Dass dabei an einigen Stellen Veränderungen gegenüber der Vorentwurfsplanung vorgenommen wurden, die von den Einwendern als negativ empfunden werden, lässt sich nicht vermeiden, da die Vorentwurfsplanung immer nur ein erster, notwendigerweise noch nicht so detaillierter Entwurf sein kann, der sich im Planungsprozess verändert. Ein Vergleich der Höhenpläne von Vorzugstrasse und bahnparalleler Trasse zeigt auch, dass jedenfalls die Größenordnung der Steigungen sich nicht maßgeblich unterscheidet. Das liegt unter anderem daran, dass jede Trassenvariante den Höhenunterschied der Salzachhangleite überwinden muss.

Auch die Veränderung der Kosten, die im Übrigen den Einzelnen nicht individuell, sondern als Teil der Allgemeinheit trifft, hängt u.a. damit zusammen, dass im Stadium der Vorentwurfsplanung immer nur mit Richtwerten kalkuliert wird, die sich dann im weiteren Planungsverfahren verfeinern und dadurch der Realität stärker annähern. Insofern können zwar die Werte einzelner Vorentwurfsvarianten untereinander verglichen werden, aber nur schwerlich mit den Werten der ausgeplanten Variante.

Die Veränderungen des Landschaftsbildes sind im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Im Übrigen besteht kein Anspruch darauf, dass eine bestimmte Landschaftsform, die im Übrigen durch menschliche Nutzung entstanden ist, unverändert erhalten bleibt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Veränderung, wenn man auf die Voralpenlandschaft als solche abstellt, nur einen verhältnismäßig kleinen Teil dieser Landschaft betrifft, den Charakter des Voralpenlandes aber unberührt lässt.

Darüber hinaus führe der Bau der Straße zu einer drastischen Entwertung von Grund und Boden. Es würde in nicht akzeptabler Weise in das Grundrecht auf Eigentum gemäß Art. 14 GG eingegriffen. Infolge des zu erwartenden Straßenlärms und der sonstigen Beeinträchtigungen durch Straßenverkehr, insbesondere Abgase sei sicher, dass der Wert des jeweiligen Grundstückes und Hauses extrem - bis hin zur Unverkäuflichkeit - sinke. Dies beeinträchtige die Einwender in ihren Rechten als Eigentümer erheblich und füge ihnen hohen finanziellen Schaden zu.

Soweit nicht bereits an anderer Stelle in diesem Beschluss ausgeführt, schützt Art. 14 GG zwar den Bestand des Eigentums, nicht aber einen bestimmten Zeit- oder

Verkehrswert einer Immobilie. Die Wertentwicklung ist von vielen unterschiedlichen Faktoren abhängig, zu denen auch die Lage an einer Bundesstraße gehören kann. Dennoch sind Nachbarn nur insoweit geschützt, als ihnen die Rechtsordnung Abwehrrechte zubilligt, wie dies beispielsweise beim Lärmschutz der Fall ist. Darüber hinaus gibt es aber keinen Anspruch darauf, dass sich die gegenwärtige Umgebung einer Immobilie und damit auch deren Wert nicht verändert.

Für die Wahl des Standortes des jeweiligen Eigenheims sei insbesondere der Umstand ausschlaggebend gewesen, dass es sich um eine ruhige und unverbaubare Lage am Rande einer malerisch gelegenen Ortschaft handelte. Wer auf dem Land abseits des Trubels einer Stadt ein Haus baue, habe ein besonderes Verhältnis zu Natur und Umgebung und rechne schon gar nicht damit, dass in unmittelbarer Nähe eine teilweise dreispurige Ortsumfahrung gebaut werden solle.

Wie bereits ausgeführt, erkennt die Rechtsprechung keinen Anspruch darauf an, dass sich das Wohnumfeld nicht verändert. Insbesondere wer im oder am Rand des Außenbereichs lebt, kann sich nicht darauf verlassen, dass dieser für alle Zeiten unbebaut bleibt, sondern muss mit einer außenbereichsverträglichen Bebauung oder Infrastruktur rechnen. Veränderungen des Wohnumfeldes – auch negative – sind daher hinzunehmen, sofern, wie vorliegend die öffentlichen Interessen und die Interessen der Anwohner der Ortsdurchfahrt überwiegen.

Aus dem ergänzenden Vortrag, es seien beim Grunderwerb entsprechende Anfragen an die Stadt Laufen oder das Staatliche Bauamt Traunstein gerichtet worden, ergibt sich nichts anderes. Unabhängig von der Frage, ob solche Aussagen getroffen wurden und wie sie sich belegen ließen, konnte von den jeweiligen Stellen jeweils nur eine Einschätzung anhand des jeweiligen Planungsstandes gegeben werden. Auch aus einer Aussage, dass eine Ortsumfahrung auf der jetzigen Trasse unwahrscheinlich sei, kann – sollte sie überhaupt so verbindlich formuliert gewesen sein – kein Anspruch darauf erwachsen, dass eine solche Trasse sich nicht aus der weiteren Planung ergibt. Erst mit der Bestandskraft der Planfeststellung steht die Trasse endgültig fest.

Der Verkehrslärm würde besonders durch die Zunahme des nationalen und internationalen Schwerlastverkehrs weiter ansteigen. Mit dem geplanten Bau der Umgehung würden die nördlichen Ortsteile von Laufen einer besonderen Form von zusätzlicher Lärmbelästigung ausgesetzt. Der durch die Fahrzeuge erzeugte Schalldruck wandere entlang der Hangleite hoch und treffe sowohl die dortigen Häuser in der ersten Reihe, aber auch die dahinterliegenden. Dies würde verstärkt

durch die hier sehr oft herrschende Nord/Ost-Wetter- bzw. Windlage, welche bei der Planung als auch Immissionsberechnung überhaupt keine Berücksichtigung gefunden hätte. Für diese Fälle existiere keine Lärmberechnung; ein weiterer erheblicher Planungsmangel. Diese Punkte werden insbesondere auch von den Bewohnern von Froschham und Haiden vorgetragen, da dort der höchste Punkt des Stadtgebietes liege und deshalb entsprechende Höhenunterschiede zu bewältigen seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Topographie, also auch die Besonderheiten der Hanglage, sind in einer Lärmberechnung nach RLS-90 enthalten. Es gibt allerdings im zugehörigen Regelwerk keinen Zuschlag für beispielsweise Beschleunigungsvorgänge, das ist vor dem Hintergrund, dass jedes Regelwerk verallgemeinern muss, um möglichst alle Fälle gleich zu behandeln und vergleichbare Ergebnisse erzeugen zu können, nicht zu beanstanden. Die Überholfahrstreifen finden aber beispielweise Berücksichtigung, indem der gesamte Lärm zugunsten der Lärmbetroffenen rechnerisch auf den äußeren, also den Immissionsorten nächsten Fahrstreifen gelegt wird. Die Lärmberechnung erfolgt gesondert für jeden Immissionsort. Dabei wird für die Berechnung so getan, als herrschten ständig die aus Schallschutzsicht meteorologisch für den Immissionsort ungünstigsten Verhältnisse, also Wind mit 3 m/s von der Straße hin zum jeweiligen Immissionsort bei Inversionswetterlage. Bei stärkerem Wind sind die vom Wind selbst erzeugten Geräusche stärker als der Verkehrslärm und überlagern diesen am Immissionsort. Damit sind die Windverhältnisse vor Ort für die Lärmprognose ohne Belang, da sie jedenfalls nicht ungünstiger sein können als der in der Berechnung unterstellte ungünstigste Fall.

Die Erzeugung von krebserregendem Feinstaub steige, da viele vor allem aus dem Ausland stammende Lkw keinen Rußpartikelfilter besäßen. Die Lkw müssten durch den nun geplanten dreispurigen Straßenbau sowie die Auswahl der Trassenführung extreme Steigungen überwinden.

In dem Erläuterungsbericht, aber auch bei öffentlichen Veranstaltungen sei für die Naturlandtrasse eine maximale Längsneigung von 4,8 % genannt, was nicht den Tatsachen entspräche. Im Bereich der Querung der Salzachhangleite betrage sie tatsächlich 6 %. Das sei bei der Variantenauswahl zu berücksichtigen.

Insbesondere Lkw mit 40 Tonnen Gesamtgewicht würden hier gezwungen, entsprechend Gas zu geben, um an den höchsten Punkt im gesamten Stadt-/Landgebiet von Laufen gelangen bzw. diesen überwinden zu können. Diese Punkte werden insbesondere auch von den Bewohnern von Froschham und Haiden vorgetragen, da dort der höchste Punkt des Stadtgebietes liege und deshalb entsprechende Höhenunterschiede zu bewältigen seien. Hier erfolge ein vermehrter Schadstoffausstoß, der die Einwander persönlich u. a. durch die vorherrschende Windrichtung beeinträchtigt.

Sowohl der Schwerlastanteil als auch die Topographie wurden in den Berechnungen zur Schadstoffbelastung berücksichtigt, soweit in den gesetzlichen und technischen Regelwerken vorgesehen. Der Abschnitt mit Längsneigung von 6% ist tatsächlich nur etwa einen Meter lang. Die Abweichung zum Erläuterungsbericht des Linienfindungsverfahrens ergibt sich daraus, dass die Planung insoweit gegenüber dem Vorentwurf angepasst wurde, als dass sie nun die Bedürfnisse der Straßenverkehrssicherheit bezüglich Haltesichtweiten, etc. mit den Erfordernissen des Naturschutzes im sensiblen Bereich der Hangleite in Einklang bringt. Dabei ist eine Steigung von 6% durchaus ein zu überwindendes Hindernis, im Übrigen ist die Überwindung von Steigungen im Voralpenbereich durch den Naturraum vorgegeben und keinesfalls selten. Bei der Berechnung für die Belastung mit Luftschadstoffen wurde mit Windrichtung jeweils hin zu den Immissionsorten gerechnet und für die Windstärke auf die Daten des Deutschen Wetterdienstes zurückgegriffen. Die Berechnungen der Luftschadstoff-belastung wurden dabei für fiktive Immissionsorte im Abstand von 20 Metern von der Trasse gerechnet. Das entspricht der Anbauverbotszone, die sicherstellt, dass künftige Bauvorhaben nicht näher an den Fahrbahnrand heranrücken. Gleichzeitig entspricht diese Entfernung auch dem „worst case“ für bestehende Gebäude, da von diesen keines weniger als 20 Meter von der künftigen Fahrbahn entfernt liegt.

Die Planung berücksichtige nicht, dass durch die geplante Ortsumfahrung eine für den überregionalen und vornehmlich ausländischen Verkehr attraktive und für den Lkw-Verkehr dazu noch mautfreie Streckenverbesserung erfolge, was letztlich eine weitere Zunahme bedeute. Das führe zu zusätzlichen Belastungen, da durch die Umfahrung insgesamt mehr und entscheidend - überregionaler - Verkehr entstehen würde.

Inwieweit die Ortsumfahrung von Laufen wegen ihrer Mautfreiheit Verkehr anziehen soll, lässt sich nicht ohne weiteres nachvollziehen. Die B 20 bietet in diesem Abschnitt keine Möglichkeit, eine deutsche, mautpflichtige Autobahn zu umgehen.

Im Übrigen wird die Lkw-Maut seit Mitte 2018 auch auf allen Bundesstraßen, und nicht mehr nur auf den autobahnähnlichen Bundesstraßen, erhoben. Die Bemautung der B 20 führt damit dazu, dass die Ortsumfahrung keinen zusätzlichen Mautausweichverkehr anzieht, daneben ist aber auch ein Wegfall von bisherigem Mautausweichverkehr nicht zu erwarten, da dieser schon bislang keine relevante Rolle auf der B 20 spielte.

Möglicherweise ist seitens der Einwender auch eine Umgehung der österreichischen Maut gemeint, wenn man großräumig denkt und z.B. aus dem Raum Passau nach Salzburg über B 12 und B 20 fährt, statt über die österreichischen Autobahnen A 8 und A 1. Der Hintergrund für die Streckenwahl auf deutscher Seite dürfte aber v.a. in der Kürze der Strecke liegen und nicht in ihrer vormals fehlenden Bemautung. Gleiches gilt, soweit es um Fahrzeuge gehen sollte, die über die B 20, statt über die österreichische B 156 mit Zielrichtung Salzburg fahren, wobei auch dies wohl vorwiegend aus Gründen der Überlastung der B 156 geschieht und weniger aus Gründen einer eventuellen Mautersparnis. Insbesondere wird diese Ausweichstrecke auch von Berufspendlern, also Pkw-Verkehr genutzt.

Viele Einwender tragen die Beobachtung von einer Vielzahl von hier beheimateten Tieren, die hier ihr Zuhause hätten, vor. Dazu gehören Rehwild, Füchse, Hasen, Igel und eine Vielzahl von (Zug-) Vögeln und Bodenbrütern wie beispielsweise Fasanen sowie der mittlerweile sehr selten gewordene und vom Aussterben bedrohte Feldhamster, der am Hochfeld und zwischen Froschham und Biburg gesichtet worden sei. Durch den geplanten Neubau würde der Lebensraum unwiederbringlich verloren gehen, bestehende Habitate vollkommen zerstört werden.

Soweit es hier um im rechtlichen Sinn seltene oder schützenswerte Arten geht, wird auf die Behandlung im Bereich des Artenschutzes verwiesen. Die übrigen genannten Arten, wie Rehe und Füchse, sind an ein Leben in der Nähe von Menschen und der dazugehörigen Infrastruktur gewöhnt und auch nicht so selten, dass sie eines besonderen Schutzes bedürften. Auch wenn die Sichtung des Feldhamsters von einer Vielzahl von Einwendern vorgetragen wird, berufen sich die wenigsten darauf, ihn tatsächlich selbst gesehen zu haben. Die weit überwiegende Zahl beruft sich auf eine Sichtung durch andere. Die reine Zahl der Erwähnung von Hamstersichtungen

macht diese aber nicht wahrscheinlicher. Auch insoweit wird auf die Ausführungen im Bereich des Artenschutzes verwiesen.

Es würde aufgrund von Wildwechsel zu schweren Verkehrsunfällen mit Beeinträchtigungen für Leib und Leben kommen. Die Beseitigung der Schäden würde die Allgemeinheit tragen müssen.

Daran ist richtig, dass vorübergehend eine Steigerung von Wildunfällen nicht auszuschließen ist, bis sich die betroffenen Arten an die neue Straße gewöhnt haben. Soweit erforderlich könnten geeignete Schutzmaßnahmen, wie Wildwarnreflektoren an den Leitpfosten aber auch nachträglich noch mit relativ geringem Aufwand angebracht werden. Sollte sich herausstellen, dass die Voraussetzungen der Wildschutzzanrichtlinien erfüllt wären, könnten Wildschutzzäune nachträglich errichtet werden.

Des Weiteren würde die Umfahrungsstraße ein erhebliches mehr an Bodenverschmutzung in Folge von achtlos weggeworfenem Müll erzeugen. Durch Windverfracht würden die Anwohner wie auch Flora und Fauna in gleichem Maße leiden. Auch aus Naturschutzgründen sei die geplante Variante deshalb völlig ungeeignet.

Das – in der Tat zunehmende – Problem von z.B. aus dem Fahrzeug geworfenen Abfällen besteht unabhängig von der gewählten Variante, beschränkt sich überdies aber im Schwerpunkt auf den Nahbereich des Vorhabens, in dem die Abfälle vom Straßenbetriebsdienst regelmäßig eingesammelt werden. Sollten Beeinträchtigungen verbleiben, sind diese als gering und hinzunehmen einzustufen.

Die durch den Fahrzeugverkehr verursachten Emissionen würden auch dazu führen, dass ein erhöhter Pflegeaufwand für das Haus in Kauf genommen werden müsste. Hierzu zählen ein in kürzeren Abständen notwendiger Fassadenanstrich, aber auch die Verschmutzung von Fenstern, Gartengebrauchsgegenständen wie Sonnenschirmen, Tischen, Stühlen und Bodenbelägen.

In Anbetracht der Tatsache, dass bis auf vereinzelte Anwesen ein Abstand der Wohnbebauung von über 100 Metern zur Trasse besteht, sind die vorgetragenen Beeinträchtigungen fernliegend, da die Belastungen durch z.B. aufgewirbelten Schmutz, Spritzwasser und Abgase zwar im Bereich bis ca. zehn Meter vom Fahrbahnrand bestehen, mit größerer Entfernung aber sehr rasch abnehmen. Soweit geringe Beeinträchtigungen verbleiben sollten, wären diese hinzunehmen.

Befürchtet wird, dass das innerstädtische Straßennetz eine Umwidmung erführe und eine Abstufung als Ortsstraße für den Bereich von Niederheining bis zum

Einschleifer bei Biburg die Folge sei. Die Zuständigkeit und der Erhaltungspflegeaufwand würde bei der Stadt Laufen liegen, was aufgrund der Länge und der weiterhin gegebenen intensiven Nutzung zu Lasten der Kommune und somit des Bürgers in Form von steigenden Kommunalabgaben ginge.

Die jeweilige Einstufung der bestehenden Straßen nach Realisierung der Ortsumgehung Laufen ist dem Widmungsplan in Unterlage 12 zu entnehmen. Der Bereich der alten B 20 von der Schloßstraße ab südlich bis zum Ende der Baustrecke bei Niederheining wird zur Staatsstraße abgestuft. Dass eine Bundesstraße zu einer Staatsstraße abgestuft wird, ändert zwar den Träger der Straßenbaulast, weil künftig insoweit der Freistaat Bayern statt der Bundesrepublik Deutschland zuständig wird. Zuständig für die Umsetzung bleibt aber das Staatliche Bauamt Traunstein. Eine Straßenbaulast der Stadt Laufen in diesem südlichen Abschnitt der B 20 alt entsteht insofern nicht. Das ist auch angemessen, da dieser Teil der alten B 20 auch künftig den Verkehr, der über Grenzbrücke und Schloßstraße kommt und südlich Richtung Salzburg fährt - also den Durchgangsverkehr im Sinne des Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG - wird aufnehmen müssen.

Die Straßenbaulast der Stadt Laufen wird sich auf den nördlichen Abschnitt der alten B 20 zwischen Letten und der Schloßstraße sowie Teile der alten St 2103 und der alten BGL 3 östlich der Ortsumgehung erstrecken. Diese Abschnitte werden durch die Ortsumfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet und sind vom verbleibenden Grenzverkehr wenig betroffen, es verbleibt der örtliche Verkehr. Die Einstufung einer Straße richtet sich nach der Verkehrsbedeutung, so dass hier kein eigener Ermessensspielraum für eine abweichende Regelung besteht. Die unterschiedliche Straßenklasse der Teile der alten B 20 spiegelt die unterschiedliche künftige Verkehrsbedeutung wider. Im Übrigen betrifft dieser Punkt nicht die jeweiligen Einwander individuell, sondern in erster Linie die Stadt Laufen als zukünftige Trägerin der Straßenbaulast für ihren Teilabschnitt.

Das Vorhaben widerspräche ganz entschieden den Entwicklungszielen eines weltweit anerkannten UNESCO- Biosphärenreservats.

Der Schutz von Biosphärenreservaten richtet sich in Bayern nach Art. 14 BayNatSchG. Dieser trifft eine von § 25 BNatSchG abweichende Regelung. Wie sich der Gesetzesbegründung (vgl. LT-DRS 16/5872) entnehmen lässt, war eine landesrechtliche Vollregelung gewollt, so dass Biosphärenreservate gerade nicht wie Landschaftsschutzgebiete oder Naturschutzgebiete geschützt werden. Das

„Biosphärenregion Berchtesgadener Land“ genannte Biosphärenreservat umfasst den gesamten Landkreis Berchtesgadener Land und ist in drei Zonen unterteilt. Die Kernzone des Biosphärenreservats ist besonders geschützt, weil sie sich insoweit mit dem Nationalpark Berchtesgaden deckt. Die Pflegezone ist teilweise noch von diesem Schutz umfasst, teilweise auch von der Einstufung einzelner Teilbereiche als Naturschutzgebiet. Die Entwicklungszone - und zu dieser gehört Laufen samt Umland - kann aus der Einstufung als Biosphärenreservat keinen besonderen rechtlichen Schutz ableiten. Aus den „Kriterien für die Anerkennung und Überprüfung von Biosphärenreservaten der UNESCO in Deutschland“ ergibt sich nichts anderes, da nach den dortigen Kriterien schutzwürdige Bereiche der Entwicklungszonen rechtlich gesichert werden sollen. Daraus folgt, dass der Schutz weder die gesamte Entwicklungszone umfassen muss, noch aus der Einbeziehung in das Biosphärenreservat unmittelbar ein besonderer rechtlicher Schutzstatus erwächst.

Insbesondere von den Einwendern aus dem Ortsteil Haiden wird die Planung am Knotenpunkt zwischen Ortsumfahrung und St 2103 bemängelt. Die aus Kostengründen gegenüber dem Vorentwurf geänderte Planung führe für den Ortsteil Haiden zu nicht hinnehmbaren, höheren Lärmbelastungen. Darüber hinaus tragen vor allem die Einwender aus Haiden vor, der Verkehr auf der St 2103 werde zunehmen und sie dadurch zusätzlich zur Ortsumfahrung belasten. Die gleichen Bedenken werden auch von den Bewohnern Leobendorfs vorgetragen.

Der Einwand ist unbegründet. Nach den durchgeführten Verkehrsprognosen ist auf der St 2103 westlich der Ortsumfahrung im Vergleich mit dem Prognosenullfall nicht mit einer Verkehrssteigerung zu rechnen. Östlich der Ortsumfahrung wird gegenüber dem Prognosenullfall ein leichter Rückgang erwartet.

Im Vorentwurf war die Ortsumfahrung bei Froschham in einem Einschnitt von bis zu 14 Metern geplant, im Kreuzungsbereich mit der in ihrer Lage nach Süden verschwenkten St 2103 in einem 1,5 Meter tiefen Einschnitt. Dafür wäre eine Dammlage (ca. 4 m Höhe) der St 2103 erforderlich geworden, um diese über die B 20 zu überführen. Die Planfeststellung sieht eine Führung der St 2103 in Tieflage ohne Lageverschwenkung vor mit Unterführung unter der B 20. Dafür wurde die Einschnittstiefe der B 20 reduziert und wechselt an der Kreuzung mit der St 2103 in Dammlage. Das Entfallen der Dammlage und der Verschwenkung der St 2103 reduziert den Flächenbedarf im Kreuzungsbereich um 60% und ist auch mit Blick auf das Landschaftsbild verträglicher. Südlich der Kreuzung wird die B 20 in leichter Dammlage geführt, die sich aber gegenüber dem Vorentwurf nur geringfügig

geändert hat. Weder die geringfügig geringere Tiefe des Einschnitts der B 20 noch die Führung der St 2103 im Einschnitt führt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen der Einwohner von Froschham oder Haiden.

3.4.2.2 Einzelne individuelle Einwendungen:

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

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf die bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, etwa hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Trassenauswahl, naturschutzfachlicher Fragestellungen, Ausbaustandard und befürchteter Immissionsbelastungen durch das Bauvorhaben bereits in die Abwägung eingestellt wurden. Auf diese Einwendungen wird im Folgenden nicht mehr gesondert eingegangen. Das gilt insbesondere für die Vielzahl von gleich oder ähnlich lautenden Einwendungen, bei denen der wesentliche Inhalt unter C 3.4.2.1 dieses Beschlusses widergegeben und behandelt ist.

Ebenfalls nicht mehr gesondert behandelt werden Einwendungen, die sich durch verbindliche Zusagen des Vorhabensträgers, durch Rücknahme oder bereits erfolgten Grunderwerb erledigt haben oder über die Verweisung auf die unter C.3.4.1 dieses Beschlusses enthaltenen Erläuterungen hinaus keiner gesonderten Ausführungen bedürfen. Daher werden im Folgenden nicht sämtliche Einwender und/oder Einwendungen in lückenloser Reihenfolge abgehandelt.

3.4.2.3 Mandanten der Kanzlei Scharl und Kaltenegger sowie der Kanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein

Da zwei verschiedene Kanzleien mandatiert wurden, wurden im Verfahren für jeden Einwender zwei Einwendernummern vergeben, die sich aber nur bei der ersten Ziffer unterscheiden. Als Beispiel: 3005 und 4005 sind dieselbe natürliche Person.

3.4.2.3.1 Allgemeine Einwendungen der Kanzlei Scharl und Kaltenegger

Zunächst wird auf die allgemeinen Einwendungen der Kanzlei Scharl und Kaltenegger eingegangen, die für alle Einwender gelten sollen, auch wenn sie teilweise nur bei einzelnen Mandanten aufgeführt werden.

Laut Einwendungsschreiben vom 03.11.2014 sollen auch die Einwendungen des Schreibens aus dem Linienfindungsverfahren vom 09.01.2009 Gegenstand der Einwendung sein und wurden dem Schreiben vom 03.11.2014 als Anlage beigelegt. Dieses Schreiben vom 09.01.2009 kritisiert im Wesentlichen die Variantenauswahl, so dass insoweit auf die Ausführungen dieses Beschlusses zum Variantenvergleich verwiesen wird. Teilweise hat sich das damalige Vorbringen auch durch den neuen Bundesverkehrswegeplan überholt. Soweit gerügt wird, dass auch die Linie 2a hätte detaillierter untersucht werden müssen, ist dieser Einwand insoweit erledigt, da das Staatliche Bauamt Traunstein die bahnparallele Trasse 2a soweit ausgeplant hat, dass ein Vergleich mit der Vorzugsvariante „auf Augenhöhe“ möglich ist.

Dass die Variante 2a beim Flächenverbrauch günstiger zu bewerten ist als die Vorzugsvariante, ist richtig und auch in den Unterlagen so dargestellt. Da der Flächenverbrauch aber nur einer von mehreren in die Abwägung einzustellenden Belangen ist, wird die Einwendung - allein deshalb hätte die planfestgelegte Variante verworfen werden müssen - zurückgewiesen.

Der Einwand, der Aspekt der Verkehrssicherheit sei zu Unrecht zu Gunsten der Variante 4 gewertet worden, wird zurückgewiesen. Richtig ist, dass die Variante 2a in der Fassung der 1. Tektur vom 19.06.2017 RAL konform geplant wurde, so dass auch sie grundsätzlich als verkehrssicher bewertet wird. Aber auch wenn man beide Varianten als gleich verkehrssicher bewertet, setzt sich wegen anderer überwiegender Belange in der Gesamtabwägung die Variante 4 durch.

Der Einwand, Variante 2a hätte aus Gründen des Lärmschutzes vorgezogen werden müssen, wird zurückgewiesen. Richtig ist, dass, wie in der Einwendung vorgetragen, alle Varianten aus schalltechnischer Sicht realisierbar sind. Das bedeutet aber nur, dass es technisch möglich ist, auch eine bahnparallele Variante so zu planen, dass die Grenzwerte der 16.BImSchV eingehalten werden. Dass es auch bei der Variante 2a möglich ist, diese so zu planen, dass die Grenzwerte eingehalten werden können, macht sie aber nicht vorzugswürdig, da Gleiches wie dargelegt auch bei der

planfestgestellten Variante möglich (und erfolgt) ist. Unterhalb der Grenzwerte ist der Lärmschutz aber der Abwägung zugänglich und in diese einzustellen. Dabei wird hier wie ausgeführt auch berücksichtigt, dass bei einer bahnparallelen Variante die zusätzliche Lärmbelastung vielfach auf Immissionsorte einwirken würde, die bereits dem Schienenlärm ausgesetzt sind. Für diese ohnehin schon vom Verkehrslärm Betroffenen käme eine zusätzliche Lärmbelastung hinzu. Demgegenüber führt die planfestgestellte Variante zwar zu einer zusätzlichen Verlärmung bislang weitgehend vom Infrastrukturlärm unberührter Gebiete, dafür aber auch in deutlich niedrigeren Pegelbereichen, eine Doppelbelastung durch Bahnlinie und Ortsumfahrung wird weitgehend vermieden.

Soweit im Einwendungsschriftsatz zur 1. Tektur ergänzend ausgeführt wird, dass bei Anwendung der Grenzwerte der Lärmvorsorge bereits im Bestand Lärmschutzmaßnahmen an der Bahn erforderlich wären, wird auch diese Einwendung zurückgewiesen. So lange die Bahn die Strecke nicht ausbaut, findet die 16. BImSchV keine Anwendung, auf eine Einhaltung der Grenzwerte der Lärmvorsorge im Bestand besteht kein Anspruch. Da auch die Summenpegel zwischen bestehender Bahn und bahnparalleler Variante 2a die Werte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht überschreiten, würden im Fall der Verwirklichung dieser Variante auch nur die straßenseitig vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, wie sie in den Unterlagen der 1. Tektur vom 19.06.2017 dargestellt sind, realisiert werden. Zusätzliche Schutzmaßnahmen an der Straße wegen des Bahnlärms wären nicht erforderlich.

Die Einwendung, aus Naturschutzgründen sei die Linie 2a vorzugswürdig, wird zurückgewiesen. Bezüglich der Sukzessionsflächen nur darauf abzustellen, dass diese erst durch den Bahnausbau zerstört würden, greift zu kurz. Zum einen würden Beeinträchtigungen z.B. durch den Verkehrslärm bereits durch die Straße entstehen. Zum anderen würden auch ohne Bahnausbau bei Errichtung einer bahnparallelen Umfahrung die Sukzessionsflächen, soweit sie zwischen Bahn und Straße liegen, in eine Insellage gebracht, die mit Blick auf die Ausbreitung der Arten und das Kollisionsrisiko kritisch zu sehen ist. Auch dass es „auf der Hand liege“, dass Variante 4 durch die Neuzerschneidung der freien Landschaft ungünstiger sein müsse, als eine gebündelte Trasse, ist falsch. Zum einen verläuft auch die Variante 2a nur teilweise parallel zur Bahn und teilweise durch die offene Landschaft. Zum anderen ist die naturschutzfachliche Wertigkeit nicht nur davon abhängig, ob die Landschaft bislang unzerschnitten war, sondern auch maßgeblich davon, wie sie genutzt wird. Insofern ist die intensive landwirtschaftliche Nutzung der

unzerschnittenen Landschaft auch zu berücksichtigen und die Zerschneidung nicht das allein ausschlaggebende Kriterium. Auch wenn man – wie in den Unterlagen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 erfolgt - die Sukzessionsflächen in der Wertigkeit geringer bewertet als zur Zeit des Linienfindungsverfahrens, da sie zwischenzeitlich in der amtlichen Biotopkartierung aufgrund veränderter Vegetation nicht mehr enthalten sind, wird dadurch Variante 2a nicht günstiger als die Planfeststellungsvariante.

Die von dem Einwender zur Linienfindung angeregte deutliche Tieferlegung der St 2103 scheitert bei der bahnparallelen Variante daran, dass die Anbindung der unmittelbar über die St 2103 erschlossenen Anwesen entfallen oder jedenfalls deutlich aufwändiger werden würde, so dass die bahnparallele Variante, wie in der jetzigen Planung ersichtlich, in Dammlage geführt werden müsste und sich der vom Einwender angenommene Vorteil der Tieferlegung nicht realisiert. Dass die Variante 4 gegenüber der Variante 2a den Vorteil hat, planungs- und bautechnisch günstiger zu sein, mag der Einwender anders beurteilen, dieser Punkt ist aber für die Variantenauswahl nur von geringer Bedeutung, so dass sich das Ergebnis auch nicht ändert, würde man dem Einwender folgen.

Soweit der Einwender vorträgt, private Belange seien bei der Variante 4 in unvergleichbar höherem Maß betroffen, da dort landwirtschaftliche Betriebe bis zur Existenzgefährdung betroffen wären, bei der Variante 2a hingegen nur Lärmbetroffenheiten entstehen würden, teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Existenzgefährdungen werden individuell beim jeweiligen Betrieb und unter dem Gesichtspunkt der Landwirtschaft als öffentlicher Belang betrachtet. Soweit man den Belang auch abstrakter betrachtet, beeinträchtigt die Variante 2a nicht nur durch Lärm. Die in der 1. Tektur vom 19.06.2017 zu Vergleichszwecken erfolgte Planung der Variante 2a zeigt, dass hier vier Wohngebäude und 15 landwirtschaftliche Nebengebäude betroffen wären, mindestens ein landwirtschaftlicher Betrieb müsste wohl aufgelöst werden. Hintergrund ist, dass die Ausplanung so erfolgt ist, dass auch die nötigen Sicherheitsabstände zwischen der bahnparallelen Variante und der Bahnlinie Berücksichtigung finden, die erst auf dieser Planungsstufe und nicht schon auf der Ebene der Linienfindung ermittelt und geplant werden konnten. Durch die Ausplanung zeigt sich also, dass dieser Belang im Linienfindungsverfahren eher zu Lasten der Variante 4 unterschätzt wurde, so dass das gefundene Ergebnis durch die Ausplanung bestätigt wird. Das damals gefundene Ergebnis ist jedenfalls nicht zu Lasten der Variante 4 zu korrigieren.

3.4.2.3.2 Allgemeine Einwendungen der Kanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein

Zunächst werden die, auch im Einwendungsschriftsatz vorangestellten allgemeinen Einwendungen behandelt, soweit sie nicht bereits bei den allgemeinen Einwendungen zu Beginn des Abschnitts in diesem Beschluss (vgl. C 3.4.1 und C 3.4.2.1) behandelt sind. Da die Mandanten der Kanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein auch durch Herrn RA Dr. Kaltenegger vertreten werden, erfolgt eine Behandlung auch nur noch insoweit, wie sie nicht bereits bei den dortigen Einwendungen erfolgt ist.

Die Einwendungen zum fehlenden Bedarf werden zurückgewiesen. Die Ortsumfahrung Laufen ist unter der laufenden Nummer 271 BY der Anlage zum FStrAbG, neu gefasst mit Wirkung vom 31.12.2016, als Vorhaben im vordringlichen Bedarf enthalten. Damit steht nach § 1 Abs. 2 S. 1 FStrAbG fest, dass das Vorhaben den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG entspricht und diese Bedarfsfeststellung ist nach § 1 Abs. 1 S. 2 FStrAbG für die Planfeststellung verbindlich. In den Vorbemerkungen zur Anlage ist auch klargelegt, dass aus der Projektbezeichnung keine Festlegung auf eine Realisierungsvariante erfolgt. Darüber hinaus beziehen sich die Einwendungen im Ausgangsverfahren auf den vorangegangenen Bedarfsplan bzw. Bundesverkehrswegeplan, der zum Zeitpunkt der Einwendungen galt. Zwischenzeitlich wurde im Rahmen der Anmeldung von Projekten zum Bundesverkehrswegeplan 2030, der Basis des jetzigen Bedarfsplans ist, die B 20 Ortsumfahrung Laufen mit einer Länge von 4,8 km und Projektkosten (Preisstand 2014) von 27,5 Mio. € berücksichtigt und auch die kartographische Darstellung zeigt die Umfahrung, wie sie der planfestgestellten Variante entspricht. Die entsprechenden Daten sind auf den Seiten des Bundesverkehrsministeriums einzusehen (<http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B020-G030-BY-T01-BY/B020-G030-BY-T01-BY.html>). Sowohl die Trassenführung als auch die Länge als auch die Kosten waren dem Gesetzgeber also bekannt, als er sich dafür entschied, die B 20 Ortsumfahrung Laufen wieder in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Die hierauf bezogenen Einwendungen sind also jedenfalls überholt, unabhängig davon, dass aus einer eventuellen anderen zeichnerischen Darstellung im Bedarfsplan ohnehin keine Festlegung abgeleitet werden könnte. Insofern ist auch die vorgetragene mangelnde Finanzierbarkeit nicht gegeben, dem Gesetzgeber war die Kostensteigerung gegenüber dem vorherigen Bedarfsplan bewusst, er hat sich entschieden, das Projekt dennoch wieder in den vordringlichen Bedarf aufzunehmen. Unabhängig davon könnte die mangelnde Finanzierbarkeit ohnehin

nur geltend gemacht werden, wenn eine Projektrealisierung völlig ausgeschlossen wäre.

Da der Bedarf also mit gesetzlicher Wirkung festgestellt ist, erfolgen die weiteren Ausführungen nur vorsorglich. Bei der Verkehrsprognose ist der Prognosehorizont 2030 ausreichend. Je länger der Prognosehorizont, desto unschärfer die Prognose. Es ist daher ein Prognosehorizont zu wählen, der so weit in die Zukunft reicht, dass er auch künftige Entwicklungen abbildet, aber nicht so weit, dass er sich in spekulative Bereiche begibt. Das Jahr 2030 ist hierfür geeignet und entspricht methodisch dem Standard. Ebenso entspricht es dem Standard, Prognosen fortzuschreiben und so neueren Entwicklungen anzupassen, statt jeweils „bei Null“ zu beginnen und eine neue Prognose zu erstellen. Die von den Einwendern vorgenommene Hochrechnung (Rückgang an der Zählstelle von 2012 auf 2013 unterstellt als jährlich sich wiederholendes Ereignis in der gleichen Größe) ist unrealistisch. Anzunehmen, dass der Verkehr allein aufgrund Bevölkerungsrückgangs etc. um 44,2% zurückgehen werde, widerspricht der tatsächlichen Entwicklung. Zwar gehen auch andere, der Planfeststellungsbehörde aus anderen Verfahren bekannte Verkehrsprognosen aufgrund der von den Einwendern benannten Entwicklungen von einer Stagnation ab ca. 2025 oder 2030 aus, ein Rückgang des Verkehrs um 44,2% bis 2030 ist aber fernliegend. Letztlich rechtfertigt aber auch der Istzustand, unabhängig davon in welcher Höhe man eine weitere Steigerung der Verkehrszahlen annimmt, den Bau der Ortsumfahrung, da auch die bereits bestehende Belastung so hoch ist, dass auch der Gesetzgeber Handlungsbedarf gesehen und das Vorhaben daher in den vordringlichen Bedarf eingestuft hat.

Auch die Frage, ob die ausgewiesenen Gewerbegebiete durch Photovoltaik oder verkehrsintensivere Gewerbe genutzt werden, schlägt auf den Bedarf nicht durch. Zum einen ist durch die Ausweisung als Gewerbegebiet auch eine andere als die aktuelle Nutzung möglich, zum anderen sind alle bekannten Gewerbegebiete berücksichtigt, die teilweise auch anders als durch Photovoltaik genutzt werden. Im Übrigen ist auch die Verkehrszunahme durch ein einzelnes, in der Stadt Laufen ja eher kleinräumiges Gewerbegebiet nicht entscheidend für die Verkehrsbelastung einer Bundesstraße und ihre Vernetzungsfunktion, die weit über das jeweilige Stadtgebiet hinausreicht.

Dass das Verkehrsproblem der Stadt Laufen vollständig und insbesondere das Verkehrsproblem an der Grenzbrücke gelöst werden würde, wird in der Planung nirgends behauptet. Auch der Vorhabensträger geht davon aus, dass das Problem

der Grenzbrücke nicht durch die Umfahrung Laufen gelöst wird, das ist aber auch weder Planungsziel des Vorhabens noch notwendiges Element der Planrechtfertigung für die Ortsumfahrung.

Die Einwendungen zum Variantenvergleich werden zurückgewiesen. Zunächst verweisen wir zu diesem Themenkomplex auf die Ausführungen unter C 3.3.2 dieses Beschlusses, sowie auf die Behandlung der allgemeinen Einwendungen unter C 3.4.1 und C 3.4.2.1.

Welche zusätzlichen Punkte unter „raumordnerische Belange“ behandelt werden sollten, ist nicht ersichtlich, da die relevanten Belange der Raumordnung enthalten sind. Es ist nicht notwendig, diese in einem eigenen Kapitel des Erläuterungsberichts auszuweisen. Trassen unter dem Aspekt der Lärmbelastung zu vergleichen, ist schlüssiger, als dies unter „Optimierungsgebote“ zu tun, da die Optimierungsgebote für jede Trasse zu beachten sind. Sie spielen im Wesentlichen eine Rolle, wenn es darum geht, die einmal gefundene Trasse so zu gestalten, dass sie den Anforderungen genügt. Das Landschaftsbild fließt in die Bewertung mit ein, da es auch im Rahmen der Umweltverträglichkeit eine Rolle spielt. Das Eigentum als solches ist u.a. in Kriterien wie dem Flächenbedarf enthalten. Als eigenes maßgebliches Kriterium wäre es zu betrachten, wenn beispielweise eine Variante hauptsächlich auf Flächen im Eigentum der öffentlichen Hand gebaut werden könnte, eine andere hingegen nur auf Privatgrund. Da aber alle Varianten Privateigentum benötigen, liegt der Unterschied vor allem in der Flächengröße, wie auch in der Bedeutung der jeweiligen Flächen, da auch hier z.B. zwischen landwirtschaftlichen Nutzflächen und Wohngrundstücken differenziert werden kann. Wir halten die Unterlagen für ausreichend, um den Variantenvergleich durchzuführen.

Die Ablehnung der Varianten 1 und 5 ist nachvollziehbar. Dies sind die Varianten östlich der Bahnlinie, zu denen die Bahn mitgeteilt hat, dass sie eine Verlegung der Gleise nach Westen erforderlich machen. Diese hätte derjenige zu tragen, der sie verlangt, also der Straßenbaulastträger. Mehrkosten in einer Größenordnung von rund 45 Mio. Euro, die zu den sonstigen Kosten des Vorhabens hinzukämen, sind als unverhältnismäßig zu bewerten, da sie nicht durch entsprechende Vorteile aufgewogen werden. Dabei ist insbesondere von Bedeutung, dass der Vorhabensträger sich mit seiner nachvollziehbaren Entscheidung gegen die Varianten 1 und 5 nicht gegen sämtliche bahnparallelen Varianten entschieden hat. Die von den Einwendern thematisierten Vorteile einer bahnparallelen Trassenführung ließen sich auch mit Variante 2a realisieren, ohne die Mehrkosten

einer Gleisverlegung zu verursachen. Damit sind die Varianten 1 und 5 klar nachrangig sowohl gegenüber der bahnparallelen Variante 2a als auch gegenüber der bahnfernen Variante 4. Dass der Straßenbaulasträger die von der Bahn benannte Kostenschätzung heranzieht ist nachvollziehbar, da nicht ersichtlich ist, wie er selbst belastbareres Zahlenmaterial schaffen könnte. Insofern stützt sich die Ablehnung der Varianten 1 und 5 auch nicht tragend auf technische Unmöglichkeit, sondern auf unverhältnismäßige Mehrkosten.

Die Einführung der RAL im Jahr 2013 hätte bei allen Varianten zu einer Änderung der Vorentwürfe auf dem Weg zu endgültigen Entwürfen geführt. Auch wenn dieser Gesichtspunkt nicht allein ausschlaggebend sein kann, ist auch nachvollziehbar, dass die Einführung der RAL, die beispielweise Überholmöglichkeiten in bestimmten Längen vorsieht sowie eine Verbreiterung und weitere Kurven bedeutet, im engeren Raum zwischen Bahn und Stadtkern schwieriger umzusetzen ist als im weniger bebauten Raum außerhalb des Stadtkerns.

Dass die Vorzugstrasse länger ist als beispielsweise Variante 2a ist unstrittig. In den Unterlagen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 ist die Länge der ausgeplanten Variante mit 4,835 km angegeben und wird auch mit diesem Wert der Variantenauswahl zu Grunde gelegt, ohne dass die Entscheidung damit anders ausfiele als mit den rund 4,5 km, die sich in den Unterlagen ebenfalls finden.

Aus unserer Sicht sind alle Varianten, die ernsthaft in Betracht kommen, auch in den Variantenvergleich eingestellt, auch soweit sie erst im Lauf des Verfahrens oder vorher zwischen Linienfindung und Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden.

Der von den Einwendern gerügte Punkt der Folgen für die Landwirtschaft ist in den Unterlagen in dem Punkt betriebliche Auswirkungen enthalten. Dort ist richtigerweise Linie 4 ungünstiger beurteilt als 2a. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Planfeststellungsunterlagen kann der Vorhabensträger Existenzgefährdungen allenfalls abschätzen. So sind ihm zwar die Flächeninanspruchnahmen bekannt und auch die Eigentumsverhältnisse, er hat aber keinen Einblick in die Größenverhältnisse des jeweiligen Betriebes, keinen Einblick in Pachtverhältnisse und auch keinen Einblick in die jeweilige Betriebsstruktur. Diese Aspekte kann er daher kaum in den Unterlagen darstellen, da er die nötigen Daten erst im Lauf des Planfeststellungsverfahrens erhält, wenn sie von den Einwendern entsprechend vorgetragen werden. Das heißt nicht, dass diese Punkte nicht in unsere Entscheidung einfließen, erklärt aber, warum sie in den Unterlagen noch nicht im Detail dargestellt sein können. Warum bei der bahnparallelen Trassenführung private Belange, wie von den Einwendern behauptet, deutlich weniger betroffen sein

sollten als bei der bahnfernen Trassenführung, erschließt sich uns nicht. Es ist nicht etwa so, dass die Variante 2a nur auf Flächen im Eigentum der Bahn errichtet werden würde. Dass dies, abgesehen davon, dass auch die bahnparallele Trasse nur in einem Abschnitt wirklich entlang der Bahnlinie führt, auch an der Einhaltung der nötigen Sicherheitsabstände zwischen den beiden Verkehrswegen liegt, ist nicht zu beanstanden, da diese vom Straßenbaulastträger zu beachten sind. Zerschneidungen von Wegebeziehungen auch zwischen den einzelnen Ortsteilen sind auf das nötige Maß beschränkt und werden weitgehend wiederhergestellt.

Dass es bautechnisch anspruchsvoller ist, eine Straße neben einer bestehenden Bahnlinie zu errichten als in weitgehend unbebautem Gebiet, ist aus unserer Sicht sowohl für die Planungsphase als auch für die Bauphase nachvollziehbar unabhängig von der Anzahl der jeweils zu errichtenden Ingenieurbauwerke.

Das Erholungspotenzial ist auf Seite 38 der Unterlage 1T behandelt und dabei wird Variante 4 als ungünstiger bewertet, insofern kann die Einwendung hierzu nicht nachvollzogen werden.

Dass beim Schutzgut Boden Waldflächen stärker gewichtet wurden, um der höheren Speicher- und Reglerfunktion Rechnung zu tragen, ist nachvollziehbar.

Nicht nachvollziehbar ist die Einwendung, soweit sie eine Planung der Vorzugstrasse im Überschwemmungsgebiet unterstellt, da eine solche nicht vorliegt, so dass auch der daraus abgeleiteten abweichenden Bewertung des Schutzgutes Wasser nicht gefolgt werden kann.

Im Rahmen der Ausplanung der Variante 2a für die 1. Tektur vom 19.06.2017 wurden auch die Flächen entlang der Bahn nochmals hinsichtlich ihres naturschutzfachlichen Wertes untersucht und insofern als weniger wertvoll eingestuft als in den ursprünglichen Planunterlagen angenommen. Das führt aber nicht dazu, dass diese Variante für den Bereich des Naturschutzes deutlich günstiger wäre als die Vorzugstrasse. Vielmehr muss auch berücksichtigt werden, dass es sich bei den von den Einwendern hervorgehobenen Kultur- und Naturräumen nicht um naturschutzfachlich „wertvollste“ Räume handelt, sondern um Flächen mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung mit entsprechenden Folgen für die Vielfalt und Wertigkeit der dort vorkommenden Arten. Wir verkennen nicht, dass dies von den Betroffenen unter anderem wegen der Schönheit der Landschaft subjektiv anders wahrgenommen wird, entscheidend ist aber der naturschutzfachliche Wert, der sich nicht mit dem subjektiven Empfinden decken muss.

Da Optimierungsgebote, wie beim Lärmschutz für alle Varianten gelten, ist es aus unserer Sicht nachvollziehbar, für die Variantenwahl auf Lärmbetroffene abzustellen. Dass im Einwirkungsbereich der bahnparallelen Variante mehr Einwohner betroffen sind als bei bahnfernen Varianten ist den örtlichen Gegebenheiten geschuldet. Dass entlang der Bahn nur der Lärmschutz berücksichtigt wird, den der Straßenbaulastträger zwingend realisieren müsste, ist richtig. Die Fragen der Vorbelastung sowie der notwendigen Dimensionierung von Lärmschutzanlagen sind an anderer Stelle dieses Beschlusses ebenso ausgeführt, wie die Tatsache, dass es fehlerhaft wäre, in der Variantenentscheidung von unrealistischen, optimalen Lärmschutzanlagen für Schienen- und Straßenlärm auszugehen. Fragen der Lärmschutzpolitik sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

Bei den Grunderwerbskosten ist in erster Linie entscheidend, dass sie für alle Varianten nach der gleichen Methodik ermittelt wurden, weniger ob die absoluten Werte richtig sind. Das Bild würde sich verzerren, wenn man bei einer Variante die Kosten stetig fortschreiben und an aktuelle Grundstückspreise anpassen würde, da alle Varianten insoweit den selben Entwicklungen unterliegen. Insoweit ist der Vergleich aus unserer Sicht nicht zu beanstanden, mögen auch die absoluten Kosten mittlerweile höher liegen. Für die Wahl zwischen den Varianten 4 und 2a stehen jeweils aktualisierte Kostenschätzungen zur Verfügung, die auf der gleichen Basis erstellt wurden, also untereinander vergleichbar sind.

Richtig ist, dass die Bahnparallele 2a bei der Verkehrswirksamkeit günstiger ist als die Vorzugsvariante. Selbst an dem Punkt mit dem größten Unterschied zwischen St 2103 und BGL 3 ist der Unterschied mit 6.994 Kfz/24h für Variante 4 und 7.355 Kfz/24 für Variante 2a nicht so groß, dass man von „deutlich günstiger“ sprechen müsste. Gerade für den Durchgangsverkehr der B 20, dessen Verlagerung eines der maßgeblichen Planungsziele ist, ist nicht entscheidend, dass die Trasse möglichst nah an die Ortschaft heranführt.

Dass die Variante 4 „Im Zuge der Konkretisierung und Planung und Steigerung der Untersuchungstiefe weiterentwickelt und optimiert“ wurde, ist richtig und auch korrekt, fordern doch auch die Einwender die Berücksichtigung von Optimierungsgeboten. Es ist nicht erforderlich jede Variante bis in jedes Detail auszuplanen, um sie vergleichbar zu machen. Je enger Varianten in der Bewertung beieinander liegen, desto eher sind sie im Detail zu untersuchen, Varianten die schon bei größerem Blick eindeutig nachrangig sind, dürfen ausgeschieden werden. Insofern hat der Vorhabensträger die Anforderungen erfüllt, insbesondere indem für die 1. Tektur vom 19.06.2017 auch die Variante 2a ausgeplant wurde.

Auch die vom Verein Pro Naturland eingeführte Variante wurde hinreichend untersucht. Ihre von den Einwendern gerügte Ablehnung stützt sich unter anderem darauf, dass sie, wie von den Einwendern wiederum gefordert, so angepasst wurde, dass sie als Bundesstraße gebaut werden könnte. Es ist nicht zielführend, eine von Einwendern grob trassierte Variante ohne Anpassungen in die Variantenwahl einzubeziehen. Wenn die vorgeschlagene Variante nach der Anpassung aber im Wesentlichen den Varianten 1 und 5 entspricht, ist es konsequent, sie aus denselben Gründen auszuschließen. Auch die Variante Pro Naturland ist damit deutlich nachrangig gegenüber einer bahnfernen (4) und einer anderen bahnnahen (2a) Variante und musste daher nicht weiter untersucht werden. Die einzelnen, von den Einwendern vorgetragenen Kritikpunkte an der Behandlung dieser Variante, vermögen an diesem Ergebnis nichts zu ändern.

Dass Bodendenkmäler im Untersuchungsraum vorhanden sind, bedeutet weder, dass sie durch die Vorzugsvariante betroffen sind, noch, dass sie durch die Variante Pro Naturland nicht betroffen sind.

Da die zu überwindenden Höhenunterschiede für alle Trassen gleich sind, demgemäß auch alle Varianten aus einer Abfolge von Damm- und Einschnittslagen bestehen, ergeben sich weder bei der Hydrogeologie noch beim Oberflächenwasser maßgebliche Unterschiede. Insbesondere liegt das Grundwasser so tief, dass die Einschnittslagen kein Problem für die dortige Wasserführung darstellen. Die Variante 2a würde, anders als die planfestgestellte Variante das Wasservorbehaltsgebiet der Stadt Laufen durchschneiden.

Das Staatliche Bauamt Traunstein räumt in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen durchaus ein, dass im Rahmen des Linienfindungsverfahrens - da zu diesem Zeitpunkt die Varianten 2a und 4 als in etwa gleichwertig eingestuft wurden - die Abstimmung des Stadtrates für die Variante 4 maßgeblich die Entscheidung des Bauamts für diese Variante beeinflusst hat. Das ist aber zum einen nicht zu beanstanden, da bei gleichwertigen Planungsalternativen ein Planungsermessen des Baulastträgers besteht, sich für eine Variante zu entscheiden. Dass der Baulastträger Bundesrepublik Deutschland, Bundesstraßenverwaltung dabei insbesondere bei Ortsumfahrungen Rücksicht auf die Vorstellungen des zu umfahrenden Ortes nimmt, ist vor dem Hintergrund der besseren Ortskenntnis der Standortgemeinde nachvollziehbar. Zum anderen haben die durchgeführten weiteren Untersuchungen und insbesondere die Ausplanung der Variante 2a im Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017, die den Ausbau der Bahn sowie die entsprechenden Sicherheitsabstände berücksichtigt, bestätigt, dass die

planfestgestellte Variante zu Recht bevorzugt wurde. Dass die Stadt Laufen oder das Staatliche Bauamt Traunstein ihre Meinung im Verlauf der Vorplanungen geändert haben, ist selbst wenn man hiervon ausgeht, kein Grund dafür, allein deshalb die jetzige Meinung für falsch zu halten.

Die Einwender begründen die nach ihrer Einschätzung falsche Trassenwahl in erster Linie mit den Unterlagen der Umweltverträglichkeitsstudie aus dem Linienfindungsverfahren. Abgesehen davon, dass diese Unterlagen notwendigerweise nur einen gröberen Überblick geben können als eine ausgeplante Unterlage, behandeln sie auch nur umweltbezogene Belange. Weder Vorhabensträger noch Planfeststellungsbehörde verkennen, dass einige der von den Einwendern aufgezählten Belange von der planfestgestellten Variante betroffen sind, einige, wie beispielsweise der Aspekt der Neuzerschneidung auch stärker als bei alternativen Trassen. Dass alternative Trassen in Einzelpunkten besser abschneiden, macht sie aber nicht insgesamt vorzugswürdig. Hier wird das Wesen der Abwägung verkannt. Denn einen Belang zu bevorzugen oder stärker zu gewichten, bedeutet automatisch, einen anderen geringer zu gewichten und hintanzustellen. Dabei gibt es aber nicht, wie von den Einwendern behauptet, nur ein richtiges Ergebnis, das sie in einer bahnparallelen Trasse sehen. Denn auch diese Trasse beeinträchtigt unterschiedliche öffentliche und private Belange, teils stärker als die Vorzugstrasse, was insbesondere der erforderliche Abriss von Wohnhäusern zeigt, teils weniger stark.

Die Entscheidung gegen die Nullvariante ist nicht fehlerhaft. Es besteht derzeit eine hohe Verkehrsbelastung in der Laufener Altstadt, verbunden mit beispielweise hohen Lärmbeeinträchtigungen für die dortigen Einwohner. Grund hierfür ist neben dem Grenzverkehr der Durchgangsverkehr auf der B 20. Die Nullvariante, also der Verzicht auf eine Ortsumfahrung, würde bedeuten, diese Situation weiter hinzunehmen. Keines der Planungsziele der Ortsumfahrung ließe sich mit der Nullvariante erreichen. Der Gesetzgeber selbst hat aber festgelegt, dass er den vordringlichen Bedarf sieht, an der Situation etwas zu ändern, und zwar durch eine Ortsumfahrung. Diese gesetzgeberische Wertung und der damit erteilte Handlungsauftrag an die Straßenbauverwaltung sind im Rahmen der Entscheidung zwischen Nullvariante und Planfeststellungsvariante mit dem ihnen zukommenden Gewicht einzustellen auch wenn andere Abwägungsbelaenge grundsätzlich überwiegen und damit eine Realisierung trotz gesetzlicher Bedarfsfeststellung verhindern können. Die Nullvariante ist aber nur dann zu wählen, wenn die Beeinträchtigungen durch eine andere Variante so groß sind, dass sie außer

Verhältnis zum zu erzielenden Nutzen stehen, wenn sie also so groß sind, dass es geboten ist, vom Vorhaben Abstand zu nehmen und auf eine Verwirklichung der Planungsziele zu verzichten. Das ist vorliegend nicht der Fall, da die Belastung der Ortsdurchfahrt so groß ist, dass sie gegenüber der Beeinträchtigung durch die künftige Ortsumfahrung überwiegt.

Dass bahnahe Trassen nicht verwirklicht werden könnten, wird vom Vorhabensträger nicht behauptet. Dass die östlich gelegenen Varianten (1 und 5) wegen unverhältnismäßiger Mehrkosten ausgeschieden wurden, ist nachvollziehbar, ebenso, dass der Vorhabensträger hypothetische Varianten wie einen langen Tunnel mangels Realisierungschance nicht in die engere Wahl zieht. Die bahnparallele Trasse wurde, so wie sie realisierbar wäre, für das Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017 ausgeplant.

Hier wird im Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017 insbesondere vorgetragen, dass das Staatliche Bauamt Traunstein die Abstimmung mit der Bahn nicht in den Tekturunterlagen offengelegt habe, sondern nur das Ergebnis. Zu den auszulegenden Unterlagen gehören nicht sämtliche im Vorfeld und im Rahmen der Planung angestellten Überlegungen und Abstimmungen, sonst müsste jeweils der komplette Verwaltungsvorgang mit ausgelegt werden. Erforderlich ist nach Art. 73 BayVwVfG aber nur „der Plan“, der sich nach dieser Vorschrift aus den Zeichnungen und Erläuterungen zusammensetzt, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Das ist aber weniger als der komplette Schriftverkehr, der in der Vorbereitung eines Vorhabens anfällt, und auch aus dem UVPG ergibt sich keine Rechtsgrundlage, warum dieser mitausgelegt werden müsste. Im Laufe des Verfahrens hat das Staatliche Bauamt Traunstein Aktenvermerke über die Abstimmungsgespräche mit der DB AG vorgelegt, die aufgrund eines entsprechenden Antrags auf Akteneinsicht, dem anwaltlichen Vertreter zusammen mit den Stellungnahmen zur 1. Tektur übersandt wurden. Ebenso wurden die Pläne der Bahn, in der Fassung, in der sie dem Staatlichen Bauamt Traunstein zur Ausplanung seiner Variante 2a übermittelt worden waren, im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens auch der Planfeststellungsbehörde und von dieser dem anwaltlichen Vertreter im pdf-Format übermittelt.

Dass Sicherheitsabstände zur Bahn eingeplant wurden, ist richtig und nicht zu beanstanden. Abstände zwischen einer Bundesstraße und einer Bahnlinie sind erforderlich, um die Sicherheit des jeweiligen Verkehrsweges zu gewährleisten und sicherzustellen, dass auch im Fall von Unfällen, sei es auf der Bahnstrecke, sei es

auf der Bundesstraße, die Verkehrsteilnehmer des jeweils anderen Verkehrsweges nicht gefährdet werden. Dafür wurden die von der DB AG dem Staatlichen Bauamt Traunstein zur Verfügung gestellten Regeln und Abstandsdiagramme verwendet. Dass die vom Staatlichen Bauamt Traunstein eingeplanten Abstände darüber hinausgingen, ist nicht ersichtlich. Dass im Rahmen der Ausplanung der Variante 2a für die 1. Tektur vom 19.06.2017 diese weiter westlich geplant wurde als in den ursprünglichen Überlegungen, z.B. im Rahmen des Linienfindungsverfahrens, liegt an einer veränderten Sachlage. Ursprünglich war vom Wegfall des dritten Gleises im Bahnhofsbereich ausgegangen worden. Die weitere Abstimmung mit der DB AG hat aber ergeben, dass dieses Gleis, unabhängig davon, ob die freie Strecke zukünftig ein- oder zweigleisig ausgebaut wird, erhalten bleiben wird. Das führt dazu, dass dieser Raum nicht für eine bahnparallele Straße genutzt werden kann, sondern diese sich um eben diesen Raum verschiebt. Das wurde in der Ausplanung berücksichtigt und bedingt die veränderte Lage. Dass der Bahn ihr Ausbau nach derzeitigem Planungsstand im Bereich Laufen ohne die Inanspruchnahme fremden Grundes gelingt, wie von den Einwendern betont, bildet hierzu keinen Widerspruch. Da hier bereits drei Gleise vorhanden sind, ist dies auch naheliegend. Dass die DB AG auf eigenem Grund bauen kann, spielt aber keine Rolle dafür, wie weit die Straße von der Bahnlinie entfernt sein muss, da sich die Sicherheitsabstände nicht nach den Grundstücksgrenzen, sondern nach Gleis- und Fahrbahnrand bestimmen.

Eine von den Einwendern behauptete bewusste Schlecht- oder Fehlplanung der bahnparallelen Variante 2a erkennen wir nicht. Die Planung von Sicherheitsabständen zwischen einer Bundesfernstraße und einer Bahnlinie ist geboten. Die Planung hat dabei auch auf Zwangspunkte, wie das dritte Gleis im Bahnhofsbereich, bestehende Böschungen der Bahn und Brücken Rücksicht zu nehmen. Wenn in diesen Bereichen sich die Abstände auch durch die Anlage von Stützmauern nicht maßgeblich verringern lassen, ist es auch nicht geboten in jedem Abschnitt zwischen zwei Zwangspunkten für ein kurzes Stück näher an die Bahn heranzurücken, um dann kurz vor dem nächsten Zwangspunkt wieder abzurücken. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass die Sicherheitsabstände maßgeblich auch von dem Höhenunterschied zwischen Bahn und Straße beeinflusst werden, wie sich aus den Abstandsdiagrammen ergibt. Dem liegt das Prinzip zugrunde, dass ein größerer Höhenunterschied einen größeren Sicherheitsabstand bedingt, damit Fahrzeuge beim Abkommen von der Fahrbahn oder der Schiene nicht auf die jeweils andere Strecke „herunterfallen“. Wenn man hier auf jeweils kurzen Teilabschnitten mit Stützmauern arbeiten würde, könnten die Sicherheitsabstände zwar unter Umständen geringfügig verkleinert werden, die Lage der Straße würde sich aber

nicht wesentlich verändern. Dass das Staatliche Bauamt Traunstein nicht versucht hat, in allen Einzelbereichen schon durch Verhandlungen mit der DB AG die Abstände durch zusätzliche technische Maßnahmen zu verringern, sondern auf die grundsätzlich einzuhaltenden Mindestabstände abgestellt hat, ist nicht zu beanstanden. Es müssen auch der DB AG noch Spielräume für die Ausplanung der Bahngleise belassen werden, da sie deren exakte Lage mangels Genehmigungsplanung noch nicht kennen kann. Außerdem muss die Straßenplanung immer den verkehrssicherheitsrelevanten Planungsparametern der RAL entsprechen, sodass die bahnparallele Variante 2a in ihrer Lage nicht automatisch einer gedachten Linie des Mindestabstands zwischen den beiden Verkehrswegen entsprechen kann.

Insbesondere lassen sich die Nachteile der bahnparallelen Variante nur teilweise verringern, ohne dass sie dadurch insgesamt zur eindeutig besseren Variante würde.

Das gilt selbst dann, wenn man die von den Einwendern behaupteten Optimierungsmöglichkeiten als realisierbar unterstellt, wie wir dies im Folgenden vorsorglich tun und auch unter Berücksichtigung des technischen Berichts, den die Einwender haben erstellen lassen. Das Staatliche Bauamt Traunstein verweist hier nachvollziehbar auf die Zwangspunkte der bestehenden Bahnböschung (Bau-km 0+900) sowie die Brücke über die St 2103 (Bau-km 1+503). Auf den 600 Metern dazwischen ergibt sich der Sicherheitsabstand im Wesentlichen aus dem Höhenunterschied zwischen Bahnlinie und bahnparalleler Variante 2a. Dieser ließe sich durch Stützmauern eventuell geringfügig verringern. Der Abriss der Hausnummern 34 und 36 ließe sich dadurch nicht vermeiden. Hausnummer 24 könnte wohl erhalten bleiben. Das ist das Gebäude, das nach Einschätzung der Einwender selbst ohnehin nicht zu berücksichtigen wäre. Auch nach Einschätzung des Staatlichen Bauamts, das dieses Gebäude zwar als Wohngebäude wertet, ist dieses Gebäude wegen seines Zustands von geringem Wert, so dass jedenfalls der rein monetäre Vorteil des Nichtabrisse gering wäre. Es verbliebe aber immerhin der Vorteil, ein Wohngebäude weniger abreißen zu müssen. Ob Hausnummer 28 erhalten bleiben könnte, ist offen. Selbst wenn, läge die bahnparallele Variante 2a jedenfalls so nah am Gebäude, dass es außerordentlich belastet wäre. Durch eine weitere Optimierung der bahnparallelen Variante 2a durch die Errichtung von Stützmauern ließen sich also Verbesserungen erreichen, denen höhere Bau- und Unterhaltskosten gegenüberstünden. Es verbleibt aber mindestens der Abriss von zwei Wohneinheiten und eine mindestens sehr starke Beeinträchtigung eines

weiteren Wohngebäudes. An anderen maßgeblichen Belangen, wie der Tatsache, dass die bahnparallele Variante 2a deutlich näher an einer deutlich größeren Anzahl an Wohngebäuden vorbeiführen würde, ändert sich durch die geringfügigen Optimierungsmöglichkeiten nichts.

Auch die gerügte Anlage eines Überholfahrstreifens im Ortsbereich, also dem Bereich, in dem eine wirkliche Parallelführung mit der Bahn möglich wäre, ist nicht zu beanstanden. Die RAL 2012 sehen für eine Straße in der EKL 2 abschnittsweise Überholfahrstreifen für jede Fahrtrichtung vor. Hintergrund ist, dass Straßen dieser Klasse ausreichend leistungsfähig und dabei noch sicher sein sollen, was insbesondere vor dem Hintergrund der Zielsetzung von Bundesfernstraßen, leistungsfähige Verbindungen in einem überregionalen Netz zu schaffen, nachvollziehbar ist. Auf dem insgesamt relativ kurzen Abschnitt einer bahnparallelen Variante lassen sich diese Überholmöglichkeiten in Fahrtrichtung Süd nur an dieser Stelle realisieren, da eine Mindestlänge von 600 m sowie entsprechende Abstände zum jeweils nächsten Knotenpunkt zu wahren sind. Dabei liegt der Überholabschnitt nicht in dem Abschnitt des Knotenpunktes mit der St 2103, für den eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vorgesehen ist, sondern nördlich von diesem in einem Abschnitt ohne Geschwindigkeitsbegrenzung. Auch ohne die Anlage des Überholfahrstreifens müssten zumindest die Wohngebäude mit den Hausnummern 34 und 36 abgerissen werden, was aus dem Plan V 5.2 ersichtlich ist.

Das gerügte Abschwenken nach Westen ist erforderlich. Eine weitere Parallelführung der Variante 2a südlich der St 2103 scheitert an dem direkt an der Bahnlinie liegenden Friedhof. Der Kurvenradius der Verschwenkung ergibt sich daraus, dass Bauhof und Feuerwehrgebäude zu umfahren sind. Nachdem die bahnparallele Variante wegen des dritten Gleises im Bahnhofsbereich insgesamt weiter westlich liegt als im Linienfindungsverfahren angenommen, wäre der angesprochene Rinderstall auch betroffen, wenn das Feuerwehrgebäude unberücksichtigt bliebe. Das wäre auch der Fall, wenn man den Radius von 450 auf den Mindestwert von 400 Metern verringern würde. Das Gebäude würde dann immer noch so tangiert, dass es abgerissen werden müsste. Das sieht im Übrigen auch der technische Bericht, der von den Einwendern eingereicht wurde so. Die dort für möglich gehaltene Neuerrichtung im unmittelbaren Anschluss ist allerdings wegen der Anbaubeschränkungen entlang von Bundesfernstraßen zweifelhaft. Die von den Einwendern vorgetragene, von der Baugenehmigung abweichende Errichtung des Rinderstalles näher an der Bahnlinie liegt nicht vor.

An dieser Stelle weisen wir nochmals darauf hin, dass der zentrale Unterschied zwischen den Bahnplanungen, die im Linienfindungsverfahren zugrunde gelegt wurden und den jetzigen Planungen nicht ist, dass die Bahn zusätzliche Gleise bauen würde, sondern dass das dritte Gleis im Stadtbereich bestehen bleiben soll. Deswegen ist sowohl richtig, dass die Bahn keinen zusätzlichen Grund braucht und keine Erweiterung der bestehenden Gleisanlagen in diesem Bereich, als auch, dass die bahnparallele Variante weiter westlich zu planen wäre. Die von den Einwendern erkannten Widersprüche bestehen also nicht. Richtig ist auch, dass diese Veränderung für die Einwender allein aus den Unterlagen schwer zu erkennen ist, da ihnen die Abstimmungsgespräche im Detail nicht bekannt sein können. Im Rahmen der Stellungnahme zur 1. Tektur hat das Staatliche Bauamt Traunstein aber entsprechende Aktenvermerke vorgelegt, die dem anwaltlichen Vertreter auch zur Verfügung gestellt wurden, und die die Aussagen des Staatlichen Bauamts Traunstein plausibel machen. Im Übrigen sind Unterschiede zwischen einer Planung auf dem Stadium der Linienfindung und einer Ausplanung, wie sie für eine Planfeststellung stattfindet, immer zu erwarten. Dass die, von den Einwendern im Ausgangsverfahren, wie auch von uns als Planfeststellungsbehörde geforderte Ausplanung der bahnparallelen Variante 2a nicht – wie von den Einwendern erhofft – zu einer besseren Bewertung dieser Variante führt, sondern zu einer Bestätigung der Vorzugsvariante, macht dieses Ergebnis aber nicht falsch.

Zur Frage der Schutzwürdigkeit der Gebäude, die von Seiten der Einwender bezweifelt wird, ist zunächst festzustellen, dass auch sogenannte Schwarzbauten, für die weder eine Nutzungsuntersagung noch eine Beseitigungsanordnung seitens der Bauaufsichtsbehörden verfügt wurden und die gegebenenfalls geduldet werden, jedenfalls vom Schutz des Art. 14 GG erfasst werden, so dass ihre Beseitigung einen abwägungserheblichen Belang darstellt. Darüber hinaus handelt es sich bei den von den Einwendern als solche bezeichneten Gebäuden nicht um Schwarzbauten im baurechtlichen Sinn. Zur Beurteilung der baurechtlichen Situation wurden das Landratsamt Berchtesgadener Land und die Stadt Laufen einbezogen. Von diesen wurden Auszüge aus den damaligen Bauakten vorgelegt. Aus diesen ergibt sich, dass insbesondere für Nußbaumweg 34 und 36 Baugenehmigungen erteilt wurden. Gleiches gilt für Nußbaumweg 22. Für Nußbaumweg 24 geht die Untere Bauaufsichtsbehörde davon aus, dass eine Nutzung als Wohngebäude zulässig wäre, solange der Zustand des Gebäudes nicht so schlecht ist, dass die Wiederherstellung der Bewohnbarkeit einem Neubau gleichkäme. Auch ein zeitweise nicht als solches genutztes Wohngebäude ist schutzwürdig, solange die Wiederaufnahme der Wohnnutzung durch den Eigentümer weder rechtlich noch

tatsächlich unmöglich ist. Die Gartenhäuschen und Hütten sind in der Bilanzierung des Staatlichen Bauamts Traunstein enthalten, was richtig ist, da auch ihr Abriss Eigentümerinteressen berührt, aber von geringerer Schutzwürdigkeit, da sie an anderer Stelle mit geringem Aufwand durch Neuerrichtungen ersetzt werden könnten. Wenn für eine Variante 15 derartige Gebäude entfernt werden müssen, für eine andere Variante hingegen keine, ist nicht ersichtlich, warum dies im Variantenvergleich – bei richtiger Gewichtung – unbeachtlich sein sollte. Ob man bei den abzulösenden und abzureißenden Wohngebäuden – wie das Staatliche Bauamt Traunstein – von vier Wohngebäuden oder – wie die Einwender – von drei Wohngebäuden mit vier Wohneinheiten ausgeht, ist von untergeordneter Bedeutung. Denn unstreitig ist, dass jedenfalls vier Bewohner, ggf. samt Familien die bisherige Wohnstatt verlassen müssten. Ob in drei oder vier Gebäuden ist wenig relevant. Bei dem streitigen Gebäude dürfte es sich im Übrigen um zwei Gebäude handeln. Das zweite wurde an den Bestand angebaut. Es handelt sich aber nicht um klassische Doppelhaushälften. Wichtig ist hierbei aber vor allem, dass die Vorzugsvariante vollständig ohne Eingriffe in Wohngebäude auskommt.

Dieser Umstand ist nach unserer Auffassung als Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung ein Belang von hohem Gewicht. Zum einen ist die Ablöse von Wohngrundstücken teurer als die Ablösung landwirtschaftlicher Flächen, da die Grundstückspreise sich wesentlich unterscheiden. Zum anderen lässt sich für landwirtschaftliche Flächen leichter Ersatzland finden, da entsprechende Bonität und Entfernung von der Hofstelle vorausgesetzt, landwirtschaftliche Nutzung selten auf das konkrete Flurstück angewiesen und anders als die Wohnnutzung nicht auf eine entsprechende bauordnungsrechtliche Zulässigkeit angewiesen ist. Und schließlich ist der Verlust des bisherigen Lebensmittelpunktes durch zwangsweise Aufgabe der Wohnung mit deutlich stärkeren Eingriffen in die persönliche Lebensführung verbunden, als der Verlust von Grund und Boden, der selbst schon von hohem Gewicht ist.

Der Einwand, beispielsweise die Angabe in den Planunterlagen, dass sich bei der bahnparallelen Variante 2a insgesamt 47 Wohngebäude in einem Abstand von 100 Metern zur Fahrbahn befänden, sei „ohne Aussagekraft“, wird zurückgewiesen. Wenn man richtigerweise, und wie vom anwaltlichen Vertreter an anderer Stelle ausdrücklich gefordert, z.B. Lärmwirkungen unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV in die Abwägung einstellt, erschließt sich ohne weiteres, dass die Zahl der Wohngebäude im Nahbereich einer Straße eine für die Abwägung und den Variantenvergleich verwertbare Information ist. Ebenso ist einleuchtend, warum die

Belastung von Anwohnern eines Knotenpunkts (Mayerhofen bei der Variante 2a, Niederheining bei der Vorzugsvariante) verglichen wird, und warum der Vorhabensträger diese Beeinträchtigung höher einstuft, wenn der Anschluss in Dammlage auf der Südseite der Wohnbebauung – wie bei der Variante 2a in Mayerhofen der Fall – erfolgt.

Ob man bei der Flächennutzungsplanung den baurechtlich korrekten Terminus „Darstellung“ oder den Terminus „ausweisen“ verwendet ist ohne Belang. Inhaltlich kommt es auf die richtige Gewichtung der jeweiligen Verbindlichkeit an und jedenfalls darauf, dass der Flächennutzungsplan die Planungsvorstellungen der Stadt Laufen zum Ausdruck bringt. Warum diese Planungsvorstellungen, die nicht nur Überlegungen sind, sondern immerhin das Verfahren zur Aufstellung eines Flächennutzungsplanes durchlaufen haben, nicht zu berücksichtigen sein sollen, ist nicht ersichtlich. Dass es sich um eine reine Verhinderungsplanung handeln würde, die Darstellung im Flächennutzungsplan also nur der Verhinderung einer bestimmten Trasse dienen sollte, ist nicht ersichtlich.

Nachdem sich die Einwendungsführer selbst auf den Abstand ihrer jeweiligen Baudenkmäler zur Vorzugstrasse berufen, ist nicht erkennbar, warum die Angabe des Abstands von 22 Metern eines denkmalgeschützten Gebäudes zur bahnparallelen Variante 2a keinen Aussagegehalt haben soll. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat sich ergänzend zu besagtem Anwesen in Wiedmannsfelden geäußert und stufte dieses als „stattliches, ehemaliges Bauernanwesen vom Typ des Salzburger Flachgauhofs“ ein, welches wohl im 17. Jahrhundert errichtet wurde. Es sah eine erhebliche Beeinträchtigung des äußeren Erscheinungsbildes, wenn die bahnparallele Variante 2a errichtet würde und äußerte hiergegen schwerwiegende Bedenken. Der Punkt kann also in der Variantendiskussion berücksichtigt werden, wobei auch an der Vorzugstrasse denkmalgeschützte Gebäude liegen, wenn auch in größerem Abstand. Insgesamt geben die eventuell unterschiedlichen denkmalschutzrechtlichen Belange für uns als Planfeststellungsbehörde aber nicht den Ausschlag bei der Variantenentscheidung, so dass auf eine vergleichbare Einschätzung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege zu den jeweiligen Einzeldenkmälern der Einwender verzichtet wird.

Die Einwände gegen die tabellarische Gegenüberstellung der unterschiedlichen Varianten in den Unterlagen weisen wir zurück. Vorab ist darauf hinzuweisen, dass derartige Tabellen nur der Visualisierung dienen und mittlerweile häufig Element von Planfeststellungsunterlagen sind. Sie sollen, die insbesondere von Einwendern häufig als sperrig empfundenen, nur verbalen Vergleiche anschaulicher machen.

Diese Visualisierung, die häufig mit einem mathematischen Vergleich einhergeht, bei dem den unterschiedlichen Merkmalen + und - als Zeichen zugeordnet werden, dient lediglich der leichteren Nachvollziehbarkeit. Sie darf aber nicht missverstanden werden, dass man mit einer solchen Tabelle den Variantenvergleich gleichsam ausrechnen könnte. Abwägung und Variantenvergleich sind stets Vorgänge, die mit Wertungen verbunden ist. Das unterschiedliche Gewicht, das den einzelnen Belangen zugemessen wird, lässt sich aber in einer Tabelle nicht immer vollständig abbilden. Da die Tabelle also nur ein Hilfsmittel zur Visualisierung ist, darf sie nicht im Sinne eines mathematisch exakten Berechnungsprogramms missverstanden werden.

Dass Lärm zweifach aufgeführt wird, ist nachvollziehbar. Einmal sind unter „Lärmbetroffenheiten“ diejenigen Anwesen mit Überschreitung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV aufgeführt, unter „Immissionsschutz“ die, die zwar vom Lärm, nicht aber von einer Grenzwertüberschreitung betroffen sind. Da Lärmbelastung ober- und unterhalb der Grenzwerte ein unterschiedliches Gewicht hat, macht die getrennte Erfassung Sinn. Warum die Anzahl von Anwesen, bei denen passiver Lärmschutz erforderlich wird, kein geeignetes Vergleichskriterium sein soll, erschließt sich nicht. Denn passiver Schallschutz schützt nicht den Außenbereich und z.B. ein Lärmschutzfenster entfaltet seine Wirkung nicht, wenn es geöffnet ist. Die Beeinträchtigung ist also stärker als an einem Anwesen, das mit aktivem Lärmschutz geschützt werden kann, da hier diese Nachteile entfallen. Auch die Auflistung, wie viele Anwesen vom jeweiligen Lärm betroffen sind, ist sinnvoll. Sie verdeutlicht, dass eine Trasse relativ wenige Anwesen mit Lärm belegt, eine andere hingegen relativ viele. Dazu, dass die relativ wenigen bislang weitgehend von Verkehrslärm verschont waren, wohingegen die relativ vielen im bereits vorbelasteten Bereich anzutreffen sind, verweisen wir auf die Ausführungen zum Immissionsschutzrecht. Dieses kennt zwar den Grundsatz, eine Vorbelastung unter bestimmten Umständen schutzmindernd zu berücksichtigen. Fremd ist ihm aber, dass quasi als Reflex lärmemittierende Anlagen immer dort errichtet werden müssten, wo bereits Lärm vorkommt, wie dies im Einwendungsschriftsatz an verschiedenen Stellen angedeutet wird. Einen Anspruch, dauerhaft von Lärm verschont zu bleiben, gibt es nicht. Wie viel Lärm zumutbar ist, bestimmt das Immissionsschutzrecht nach Grenzwerten, die sich danach bemessen, wie hoch die Immissionsbelastung nach Errichtung eines Vorhabens ist, nicht danach, wie gering die Immissionsbelastung vor der Errichtung war. Dass auch die Vorzugsvariante in der Fassung der 1. Tektur vom 19.06.2017 aufgrund geänderter Berechnungsmodalitäten nicht ohne Lärmschutzmaßnahmen auskommt, ist richtig. Diese befinden sich als Ersatz für passive Maßnahmen dem

Grunde nach aber vor allem am Streckenbeginn in Letten, wären also auch bei der bahnparallelen Variante 2a erforderlich. Zum anderen befinden sie sich im Bereich Niederheining und lägen bei der bahnparallelen Variante in Mayerhofen. Sie führen also, da sie bei beiden Varianten erforderlich werden, nicht zu einer unterschiedlichen Gewichtung.

Soweit von Seiten der Einwender vorgetragen wird, der Flächenverbrauch der Vorzugstrasse sei um ein Drittel höher als bei der bahnparallelen Variante, ist dies richtig. Die Flächen zunächst ohne Ausgleichsflächen anzusetzen, ist aus unserer Sicht in Ordnung, da dieser Ansatz für beide Varianten gewählt wurde, also eine Vergleichbarkeit gewahrt ist. Der Bedarf an Ausgleichs- und Ersatzflächen hängt mit der Baulänge zusammen. Zusätzlich zur reinen Fläche sind hier aber auch die Wertigkeit der jeweiligen Flächen im Ausgangs- und Endzustand zu betrachten, und zwar sowohl die der Eingriffs- als auch die der Ausgleichsflächen. Auch dann wird sich aber am Ergebnis, dass die Vorzugstrasse einen höheren Flächenbedarf auslöst, nichts ändern. Auch wenn der Flächenmehrverbrauch noch etwas höher liegt, unterstellt, Variante 4 erfordert mehr Ausgleichsflächen als Variante 2a, bleibt er aber einer von mehreren in der Abwägung zu berücksichtigenden Aspekten, und wird von uns als nachrangig gegenüber den Vorteilen der Vorzugsvariante gewertet.

Zur Plausibilisierung der Kostenangaben hat das Staatliche Bauamt Traunstein eine Schätzung nach Hauptgruppen gegliedert mit der Stellungnahme zu den Einwendungen zur 1. Tektur nachgereicht, die dem anwaltlichen Vertreter im Vorfeld des Erörterungstermins zugeleitet wurde. Eine solche Schätzung ist auf der Ebene der Planfeststellung, also ohne Ausführungsplanung, ausreichend. Dazu führt das BVerwG in seiner Entscheidung vom 03.03.2011, Az. 9 A 8/10, aus:

„Die Kosten eines Straßenbauvorhabens können erst dann exakt berechnet werden, wenn die komplette Ausbauplanung vorliegt und alle Gewerke vergeben sind. Dieser Sachstand ist im maßgeblichen Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses regelmäßig noch nicht erreicht. Daher müssen der Variantenprüfung Kostenschätzungen mit prognostischem Gehalt zugrunde gelegt werden. Insoweit steht der Behörde ein Prognosespielraum zu. Sie darf den voraussichtlich anfallenden Aufwand - wie hier - aus einem Vergleich mit Kosten herleiten, die bei vergleichbaren baulichen Maßnahmen tatsächlich angefallen sind oder sich bei Ausschreibungen als realistische Größe ergeben haben. Gerade der Vorhabenträger verfügt über ein solches Erfahrungswissen. Außerdem kann auch nur der Vorhabenträger abschätzen, wie sich eine noch nicht vollständig festgelegte Ausbauplanung voraussichtlich auswirken wird. Die der Variantenprüfung zugrunde

liegende Kostenschätzung kann daher grundsätzlich nur dann gerichtlich beanstandet werden, wenn keine geeigneten Erkenntnismittel herangezogen wurden oder die gezogenen Schlüsse nicht nachvollziehbar sind“.

Im Nachgang des Erörterungstermins wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein zudem die Kostenberechnungen gemäß AKVS (Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen) zur Verfügung gestellt und auch dem anwaltlichen Vertreter übermittelt. Diese waren die Grundlage der im Verfahren verwendeten Kurzfassung.

Die Zahlen sind plausibel. Insbesondere ist plausibel, dass Ingenieurbauwerke in Form von Bahnbrücken über die B 20 deutlich kostspieliger sind als Straßenbrücken über die Bahnlinie, da die statischen Anforderungen an Bahnbauwerke der Last von Güterzügen genügen müssen und im Bauablauf aufwändiger sind, da die Bahnlinie nur für sehr kurze Zeit gesperrt werden kann. Dieser Umstand ist auch in den Pauschalkostensätzen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr berücksichtigt. Ob die Straße unter der Bahnlinie hindurch oder über die Bahnlinie hinüberführt, richtet sich dabei nach der Topographie und den jeweils einzuhaltenden Trassierungsparametern. Dabei schwenkt die Bahnparallele weiter westlich vom Bestand ab. An der Stelle, an der die Vorzugsvariante die Bahn quert, liegt die Bahnlinie im Einschnitt, so dass eine Querung mittels Brücke erfolgt. An der Stelle, an der die Bahnparallele die Bahnlinie queren würde, liegt die Bahn hingegen im Übergangsbereich zwischen Damm- und Einschnittslage. Die Entwicklungslänge zwischen Letten und der Bahnquerung reicht nicht aus, um die Bahnlinie mit einer Überführung mit der für eine elektrifizierte Bahn nötigen lichten Höhe queren zu können. Zudem würde eine Brücke über die Bahn mit der Brücke der GVS Biburg-Haiden über die Bahnlinie in Konflikt geraten, weshalb für die Bahnparallele eine Unterführung unter der Bahn geplant wurde.

Zur Frage der Grunderwerbskosten wird zunächst auf oben (S. 122 dieses Beschlusses) verwiesen. Der von den Einwendern geforderte Ansatz der Ablösung von zehn existenzgefährdeten landwirtschaftlichen Betrieben erübrigt sich durch die Bereitstellung von geeignetem Ersatzland durch den Vorhabensträger. Dadurch sind die Kosten für die Ablösung des jeweils vollständigen Betriebes nicht relevant, da sie nicht anfallen.

Dass die Flächen für die bahnparallele Variante 2a, wie von den Einwendern vorgetragen „nicht einmal landwirtschaftlich genutzt“ werden, macht sie nur günstiger, soweit es sich um Bahnböschungen handelt. Soweit es sich um

Wohngrundstücke entlang der Bahn handelt, sind sie teurer als landwirtschaftliche Flächen. Auch ist zu berücksichtigen, dass wegen der notwendigen Sicherheitsabstände nicht nur „Randflächen an Eisenbahnanlagen“ erworben werden müssten. Auch ist beachtlich, dass auch die sogenannte bahnparallele Variante 2a nur ungefähr vom Gewerbegebiet Hauspoint bis zur Teisendorfer Straße wirklich entlang der Bahnlinie führt, bevor sie abschwenkt. Das ist eine Strecke von weniger als einem Kilometer Länge, im Anschluss quert diese Variante ebenso land- und forstwirtschaftliche Flächen wie die Vorzugsvariante, so dass auch hier nicht nur vermeintlich geringwertige Randstreifen der Bahn zu erwerben wären. Soweit die Einwander rügen, dass für die Bahnparallele in einigen Abschnitten für den Grunderwerb deutlich höhere Quadratmeterpreise kalkuliert wurden, halten wir diese Vorgehensweise für korrekt. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat plausibel dargelegt, dass es die höheren Preise anhand der vom Gutachterausschuss des Landratsamtes Berchtesgadener Land zur Verfügung gestellten Grundstückspreise berechnet hat. Dabei ist die Darstellung, dass für die unmittelbar im oder am Stadtgebiet Laufen liegenden Grundstücke höhere Quadratmeterpreise zu bezahlen sind, nachvollziehbar. Dies gilt auch für diejenigen Flächen, die in Gewerbegebieten oder Mischgebieten liegen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass für die Frage, ob ein bebautes Grundstück teurer erworben werden muss als ein unbebautes landwirtschaftliches Grundstück, die bauplanungsrechtliche Situation zwar eine Rolle spielt, die tatsächliche Situation der Bebauung aber von größerer Bedeutung ist. Der anwaltliche Vertreter meint, auch für die Grundstücke, die für die Vorzugsvariante benötigt werden, müssten Zuschläge für Ortsnähe vergeben werden. Das ist nicht richtig, da diese Grundstücke weiter entfernt von den Dörfern bzw. Weilern liegen. Es handelt sich um rein landwirtschaftlich genutzte Grundstücke im Außenbereich, für deren Wert zwar die Entfernung zum jeweiligen Hof eine Rolle spielen mag, die aber dennoch zu Preisen gehandelt werden, die deutlich unter denen von teils bebauten oder bauplanerisch ausgewiesenen Grundstücken im Stadtgebiet liegen.

Dass in den Kostenschätzungen in den Verfahrensunterlagen die Kosten für Rüttelstopfsäulen im Bereich der Anschlussstelle Süd, bzw. der Hangleitenbrücke nicht enthalten sind, hat das Staatliche Bauamt Traunstein eingeräumt und diese mit rund einer Mio. Euro beziffert. Dabei hat es plausibel dargelegt, dass es von einer Tiefe der Säulen von 7 m ausgeht, da diese bei Vergleichsprojekten funktioniert haben und eine tiefere Ausführung auch zur Bewältigung von Setzungsproblemen in der Regel nicht nötig ist. Die von Einwanderseite hierzu geforderten Baugrunduntersuchungen konnten schon deshalb nicht durchgeführt werden, da die ehemaligen Kiesgruben noch nicht verfüllt waren, der zu untersuchende Baugrund

also noch nicht vorhanden war. Unabhängig davon würde eine lückenlose Untersuchung des Baugrundes der kompletten Trasse den für eine Planfeststellung nötigen Rahmen sprengen. Die Vergleichbarkeit mit der bahnparallelen Variante 2a ist jedenfalls gewahrt, da auch die dortigen Untersuchungen nicht vertiefter sind und auch nicht sein müssen.

Auch für die übrigen, teilweise sehr detaillierten, von Einwanderseite behaupteten Mängel der Kostenberechnung hat das Staatliche Bauamt Traunstein plausible Erklärungen geliefert. Das gilt insbesondere auch für die Kosten der landschaftspflegerischen Maßnahmen. Hier hat das Staatliche Bauamt Traunstein die gleichen Kosten für beide Varianten angesetzt. Konkreter berechnen konnte es diese nicht, weil dafür eine vollständige, hypothetische landschaftspflegerische Begleitplanung erforderlich gewesen wäre, die aber für einen Variantenvergleich in der Planfeststellung auch zeitlich gesehen mit den Kartierungsanforderungen nicht geboten war. Dass das Bauamt dann die z.B. für die durch die bei der Bahnparallelen anfallende Querung des Haslacher Forstes nötigen Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen und für Fledermausschutzmaßnahmen annimmt, ist plausibel. Soweit die Einwander maßgeblich auf die 847 m kürzere Baulänge abstellen, bemisst sich das Ausgleichserfordernis vorrangig nach der naturschutzfachlichen Wertigkeit der in Anspruch genommenen Flächen und nicht nur nach der Quadratmeterzahl.

Soweit insgesamt in geringem Umfang eventuell noch Korrekturen zu Lasten der Vorzugstrasse vorzunehmen wären, ist zu beachten, dass die Differenz zwischen beiden Varianten nach den Unterlagen bei 7,8 Mio Euro liegt, bei Berücksichtigung der Rüttelstopfsäulen immer noch bei 6,8 Mio. Euro. Selbst wenn man einige der von den Einwendern behaupteten Fehleinschätzungen des Staatlichen Bauamts Traunstein als wahr unterstellen würde, scheint es ausgeschlossen, dass die Abweichungen diese Größenordnung erreichen würden. An diesem Ergebnis ändert sich auch dadurch nichts, dass der Trend der Baukostensteigerung tendenziell wegen der größeren Länge und der höheren Zahl an Ingenieurbauwerken bei der planfestgestellten Variante stärker ins Gewicht fallen wird als bei der bahnparallelen Variante. Bei dieser wirkt dafür die Steigerung der Grunderwerbskosten stärker, da die Preise für bebaute und bebaubare Grundstücke stärker steigen als die Preise für landwirtschaftliche Flächen. Daher gehen wir davon aus, dass auch im Zeitpunkt der Realisierung die bahnparallele Variante um einige Millionen Euro teurer sein würde als die planfestgestellte Variante.

Der Einwand, dass maßgebliche Themen nicht behandelt werden, wird zurückgewiesen. Allein, dass es in den Unterlagen keinen eigenen Punkt, z.B. zum Vermeidungsgebot gibt, jedenfalls keinen, der so benannt ist, heißt nicht, dass das Thema nicht behandelt würde, da das Vermeidungsgebot Teil der Eingriffsregelung ist und diese behandelt wird. Entscheidend ist nicht, wie die Oberpunkte benannt werden, sondern wie die Inhalte behandelt werden.

Der Einwand, die bahnparallele Variante würde die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Laufen nicht beeinträchtigen, da die Flächen laut Flächennutzungsplan als Vorbehaltsflächen für die Bahn dargestellt seien, wird zurückgewiesen. Zum einen werden keine Flächen überplant, die für die Bahn ausgewiesen sind. Zum anderen geht es nicht nur um die unmittelbar bebauten Straßenflächen, sondern auch um die Auswirkungen einer Bundesstraße auf die anliegenden Grundstücke. Der Flächennutzungsplan sieht eine deutliche Erweiterung des Ortsteils Haiden durch Wohngebiete östlich der Lindenstraße und auf beiden Seiten des Nußbaumweges vor. Diese, bereits im gültigen Flächennutzungsplan dargestellten Gebiete würden durch die bahnparallele Variante deutlich stärker beeinträchtigt als durch die Vorzugsvariante. Die Gebiete sind deutlich größer als die Richtung Vorzugsvariante dargestellte Erweiterung Haidens nach Westen, die nur Platz für eine Zeile Häuser bietet. Auch die Vorzugsvariante beeinflusst natürlich die Entwicklungsmöglichkeiten, allerdings vorwiegend im Außenbereich, der für die weitere Ortsentwicklung grundsätzlich weniger geeignet ist als der Innen- oder Ortsrandbereich, der von der bahnparallelen Variante 2a tangiert würde.

Der Einwand, die Auswirkungen auf Menschen seien bei der Vorzugsvariante höher, da diese wegen der größeren Streckenlänge zu mehr Schadstoffausstoß führe, wird zurückgewiesen. Dass eine längere Strecke zu höherem Schadstoffausstoß führt, mag richtig sein. Dabei ist aber zu bedenken, dass zwar der Unterschied zwischen den Ausbaulängen beider Varianten 847 m beträgt. Zur Ausbaulänge hinzurechnen müsste man bei der Variante 2a die Strecke zwischen dem Anschluss an den Bestand bei Mayerhofen und der südlichen Anschlussstelle der Variante 4 bei Niederheining, da auch diese Strecke zurückgelegt werden müsste, nur eben auf der Bestandsstrecke. Dadurch würde sich die Differenz von 847 m entsprechend verringern. Abgesehen davon ist aber nicht die Emissions- sondern die Immissionsseite entscheidend. Alle immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte knüpfen an der Immission an. Insofern spielen die deutlich größeren Abstände der

Vorzugsvariante hier eine deutlich größere Rolle, als die Frage, ob die Emissionen auf einem Kilometer mehr oder weniger stattfinden.

Die Wertung, die bei der bahnparallelen Variante in Anspruch zu nehmenden Außenwohnbereiche fielen nicht ins Gewicht, da „lediglich ohnehin vorbelastete Gärten“ entfallen würden, wohingegen bei der Vorzugsvariante „unverlärmt und tatsächlich hochwertige Außenwohnbereiche, teils sogar mit Alpenblick zerstört“ würden, teilen wir nicht. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Außenwohnbereiche aufgrund der Vorbelastung durch die Bahn gänzlich wertlos sein sollen und man diese in der Abwägung völlig außer Betracht lassen sollte. Dabei ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Vorbelastung durch Bahnlärm, für das jeweilige Einzelereignis, also den vorbeifahrenden Zug, zwar deutlich lauter ist als eine Straße, dass dafür aber die Ereignisse selbst deutlich seltener sind, und zwischen den einzelnen Zügen „Ruhe herrscht“. Das muss aus unserer Sicht als Planfeststellungsbehörde bei der schutzmindernden Berücksichtigung der Vorbelastung mit in die Bewertung einbezogen werden. Zudem würden besagte Außenwohnbereiche bei der bahnparallelen Variante in deutlich größerem Umfang unmittelbar für den Straßenbau verwendet werden, wohingegen die Auswirkungen bei der Vorzugsvariante weitgehend nur mittelbare Auswirkungen sind.

Die Einwendungen zum Immissionsschutz werden auch im Übrigen zurückgewiesen.

Die Gebietseinstufungen richten sich, wie dies den Regelungen der VLärmSchR entspricht, vorrangig nach den Bebauungsplänen. Wohnbebauung im Außenbereich wurde wie ein Misch- Dorf- und Kerngebiet behandelt. Es ist dabei nicht gerechtfertigt, einzelne Anwesen oder Splittersiedlungen im Außenbereich wie ein Wohngebiet einzustufen und zu schützen, nur weil in der entsprechenden Splittersiedlung keine Hofstelle vorhanden ist. Der geringere Schutzanspruch ergibt sich unmittelbar aus der Außenbereichslage und ist auch gerechtfertigt, da im Außenbereich mit anderen außenbereichsverträglichen Vorhaben gerechnet werden muss. Die Lärmberechnungen sind ausreichend, um auch erhebliche Beeinträchtigungen für schutzwürdige Außenwohnbereiche verneinen zu können. Dabei ist auch festzuhalten, dass zwar Terrassen und Balkone schutzwürdige Außenwohnbereiche sind, der Garten als solcher aber nicht. Abgesehen davon fehlt es jenseits der Anschlüsse an den Bestand an einer Grenzwertüberschreitung der Werte der 16. BImSchV.

Alle baulichen Besonderheiten sind Gegenstand der Lärmberechnungen, soweit sie nach den zugrundeliegenden Regelwerken zu berücksichtigen sind. Die Forderung

nach weiteren aktiven Schallschutzmaßnahmen, insbesondere wegen der intensiven Nutzung der Gärten weisen wir zurück.

Für den Lärm während der Bauzeit ist über die entsprechenden Auflagen (vgl. A 3.5.3) dieses Beschlusses sichergestellt, dass er zumutbar sein wird, gleiches gilt für Erschütterungen (vgl. A 3.5.8).

Der behauptete Verstoß gegen das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG liegt nicht vor. Richtig ist, dass eine bahnparallele Trasse jedenfalls in dem Bereich, in dem sie wirklich parallel zur Bahn verlief, in einem vorbelasteten Gebiet liegen würde. Daraus folgt aber nicht zwingend, dass eine Lärm verursachende Straße dorthin zu legen ist, wo bereits eine Lärm verursachende Schiene liegt. Denn dadurch würde, für die ohnehin bereits vom Schienenlärm Betroffenen der Straßenlärm hinzukommen, wobei auch zu berücksichtigen ist, dass Schienenlärm zwar per se lauter ist, dafür aber auch nur auftritt, wenn gerade ein Zug vorbeifährt. Er wird daher von den Betroffenen auch anders wahrgenommen als der verhältnismäßig gleichmäßige Straßenverkehrslärm. Für die Betroffenen käme also zu den kurzzeitigen Geräuschspitzen durch Züge eine konstante andere Lärmart hinzu. Warum dies zwingende Folge des Optimierungsgebots sein soll, erschließt sich nicht. Bereits mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass nicht angenommen werden kann, dass die DB AG oder Straßenbaulastträger entlang der dann gebündelten Trasse einen optimalen Lärmschutz errichten würden, sondern jeweils nur, soweit sie dazu verpflichtet sind. Soweit auf schützenswerte Gebiete mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft abgestellt wird, würde auch eine bahnparallele Trasse, u.a. da auch sie die Hangleite queren müsste und teilweise auch nicht parallel mit der Bahn geführt werden könnte, Natur und Landschaft durch Lärmauswirkungen beeinträchtigen. Auch läge sie u.a. im Anschlussbereich an den Bestand näher am FFH-Gebiet. Die Trassierung verstößt damit nicht gegen das Gebot des § 50 BImSchG.

Die Einwendung, ein lärm mindernder Fahrbahnbelag dürfte nicht berücksichtigt werden, wird zurückgewiesen. Zum einen war dieser Belag auch in der Ausgangsplanung bereits vorgesehen, zum anderen wäre der Vorhabensträger auch nicht gehindert, einen solchen erst in einer Tektur vorzusehen. Es gibt verschiedene Arten von Fahrbahnbelägen mit lärm mindernder Wirkung, auch solche, die dauerhaft eine lärm mindernde Wirkung erzielen und zugleich haltbar sind. Die von Seiten der Einwender geschilderten Probleme sind solche, wie sie beim offenporigen Asphalt („OPA“) vorkommen mögen, ein solcher ist hier aber nicht vorgesehen.

Soweit gerügt wird, in den Grunderwerbsunterlagen seien unwirtschaftliche Restflächen als dauerhaft zu erwerbende Flächen dargestellt, hat das Staatliche Bauamt Traunstein zugesichert, diese aus den Unterlagen herauszunehmen, soweit sie nicht gleichzeitig zwingend, z.B. für Maßnahmen des Artenschutzes, benötigt werden. Damit wird dem Einwand abgeholfen.

Die Einwendungen zum landwirtschaftlichen Wegenetz werden zurückgewiesen. Zurückgewiesen wird der Einwand, alle in der 1. Tektur vom 19.06.2017 hinzukommenden Querungsmöglichkeiten in Form von Viehdurchlässen oder Radwegen müssten so ausgebaut werden, dass sie auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar sind. Für den motorisierten landwirtschaftlichen Verkehr steht ein ausreichendes Wegenetz zur Verfügung. Eventuelle Mehrwege sind eine im Entschädigungsverfahren zu behandelnde Frage, auf der Ebene der Planfeststellung halten wir sie für zumutbar und die Nachteile wegen überwiegender öffentlicher Interessen für hinzunehmen. Die zusätzlichen Viehdurchlässe sollen die Erreichbarkeit von Weideflächen durch Viehtrieb ermöglichen, wie von diversen Einwendern im Ausgangsverfahren gefordert. Dafür sind die Viehdurchlässe ausreichend dimensioniert, die Befahrbarkeit ist weder geplant noch geboten.

Soweit Einwendungen allein damit begründet werden, dass Veränderungen in den Planunterlagen vorgenommen wurden, die von den Einwendern selbst als „marginal“ oder „inhaltlich nicht ins Gewicht“ fallend bezeichnet werden, wie beispielsweise 14.610 Kfz/24h statt 14.612 Kfz/24h werden diese zurückgewiesen, da es sich, wie von den Einwendern selbst erkannt, allenfalls um Details handelt, die für die Entscheidung als solche nicht maßgeblich sind.

Der Wegfall einer Altlastenverdachtsfläche erklärt sich durch die Stellungnahme des Landratsamtes Berchtesgadener Land, das mitgeteilt hat, der Altlastenverdacht habe sich nicht bestätigt.

Die Einwendungen zur Raumordnung werden zurückgewiesen. Die Trassierung wie auch das Vorhaben insgesamt verstoßen nicht gegen Raumordnungsrecht. Dass die B 20 eine „hohe Bedeutung“ für die Region hat, wie im Erläuterungsbericht ausgeführt, ist richtig. Gemeint ist hier ihr Wert für die Region, u.a. weil sie der Anbindung dieses Raumes an das bundesweite Verkehrsnetz dient. Diese hohe Bedeutung ist aber nicht gleichzusetzen mit der Raumbedeutsamkeit eines Vorhabens im Sinne des Raumordnungsrechts. Dort geht es mehr um seine Konfliktrichtigkeit und das bestehende Bedürfnis die tangierten Belange in einem Raumordnungsverfahren in Ausgleich zu bringen. Das für Raumordnungsverfahren zuständige Sachgebiet innerhalb der Regierung von Oberbayern wurde auch zum

aktuellen Planungsstand beteiligt und hat die Einschätzung, dass kein Raumordnungsverfahren nötig ist, bestätigt. Die Auslegung in der Gemeinde Petting im Ausgangsverfahren erfolgte wegen der dortigen Ausgleichsmaßnahme. Eine einzelne Ausgleichsfläche in einem andern Gemeindegebiet macht eine Planung aber nicht raumbedeutsam. Im Übrigen wäre Ergebnis eines Raumordnungsverfahrens, selbst wenn man es für erforderlich hielte, nur eine vorbereitende, fachgutachterliche Untersuchung, der allein verwaltungsinterne Bedeutung zukommt (BayVGH vom 30.09.2014, Az. 8 B 13.72).

An der Einschätzung, dass kein Raumordnungsverfahren erforderlich ist, halten wir auch nach Überprüfung des im Rahmen des Verfahrens zur 1. Tektur vom 19.06.2017 vorgetragenen Einwands hierzu fest. Vorgetragen wurde, dass die Ortsumfahrung Laufen im Bundesverkehrswegeplan jetzt als Teilprojekt der B 20 Freilassing/Salzburg bis Marktl aufgeführt wird. Das andere Teilprojekt ist die Ortsumfahrung Burghausen. Daraus ergäbe sich eine Raumbedeutsamkeit, weil die Gesamtmaßnahme sich über zwei Landkreise erstrecke. Diesen Einwand weisen wir zurück. Maßgeblich ist nicht, ob die B 20 von Freilassing bis Marktl raumbedeutsam, sondern ob die Ortsumfahrung Laufen raumbedeutsam ist, denn diese ist das Vorhaben, das der Planfeststellung zugrunde liegt und das Vorhaben im Sinne des Raumordnungsrechts. Sie ist nicht Teilprojekt der B 20 in dem Sinn, dass beispielsweise ein Ausbau der gesamten B 20 geplant wäre und die Ortsumfahrung Laufen nur ein Teil dieses Gesamtprojekts wäre. Das zeigt sich daran, dass das Gesamtprojekt nur aus zwei Ortsumfahrungen besteht, der Rest der Strecke aber keine weiteren Bedarfsplanprojekte aufweist. Die Einstufung als Teilprojekt ergibt sich daraus, dass beide Teilprojekte auf dem gleichen Streckenzug mit der gleichen Verbindungsfunktionsstufe liegen. Insofern führt die Einstufung als Teilprojekt nicht dazu, dass sich die Raumbedeutsamkeit nach der Summe der Teilprojekte bemessen würde, da diese sich wegen des Abstands von über 30 Kilometern zueinander in ihren Raumwirkungen nicht überschneiden und auch nicht das eine von der Realisierung des anderen abhängt.

Auch inhaltliche Verstöße gegen Raumordnungsrecht liegen nicht vor. Soweit auf einzelne Ziele oder Grundsätze des Regionalplans (Region 18) abgestellt wird, hat der Regionalplan 18 unter B VII 3.2.5 die Ortsumfahrung Laufen zum Ziel erklärt. In der Begründung zu 3.2.5 ist dabei ausdrücklich aufgeführt, dass der scheinbare Widerspruch zum Leitbild eines möglichst geringen Flächenverbrauchs gesehen wurde, aber aus Sicht des Regionalplans nicht besteht, weil die Maßnahmen den Neubau von Straßen großräumig nicht erforderlich machten und insgesamt ein

unnötiger Flächenverbrauch vermieden werde. Der Regionalplan selbst erkennt also die Konflikte, erhebt die Ortsumfahrung Laufen aber dennoch zum Ziel. Gleiches gilt zum Beispiel für die Versiegelung, da jeder Straßenbau zwingend zu Versiegelung führt, der Regionalplan aber nicht jeden Straßenbau unmöglich macht und wie vorliegend ihn sogar selbst als Ziel benennt. Dass in landwirtschaftlich genutzten Überschwemmungsgebieten Grünlandnutzungen vorgesehen werden sollen, dürfte vor dem Hintergrund zu sehen sein, dass diese den Hochwasserabfluss weniger behindern als beispielsweise Maisanbau, und auch zu weniger Sedimenteintrag im Falle eines Hochwassers führen. Abgesehen davon sind die Hochwasserschäden für die Landwirtschaft dann geringer. Daraus kann für die Zulässigkeit eines Straßenbauprojekts nichts abgeleitet werden, abgesehen davon, dass die Ortsumfahrung nicht im Überschwemmungsgebiet liegt. Waldflächen, sowie naturschutzfachlich wertvolle Flächen, Arten etc. sind durch das zu beachtende Fachrecht in einem Ausmaß geschützt, das es nicht erforderlich macht, noch über diesen Schutzstandard hinauszugehen und etwa daraus, dass „naturnahe Lebensräume gesichert“ werden sollen, zusätzliche Anforderungen abzuleiten. Die Sicherung erfolgt schon durch beispielsweise die Unterschutzstellung als gesetzlich geschütztes Biotop. Das angesprochene landschaftliche Vorbehaltsgebiet wird vom Vorhaben nicht tangiert. Würde man den Regionalplan so interpretieren wie die Einwander, würde er sämtliche Straßenplanungen in der Region 18 unmöglich machen, da jede Straßenplanung Auswirkungen auf die Landschaft hat. Die Kulturlandschaft in der die Ortsumfahrung liegt, zeichnet sich auch nicht durch eine gegenüber der Kulturlandschaft abseits der Trasse hervorgehobene Bedeutung aus. Sie ist landschaftlich betrachtet nicht weniger wertvoll, aber auch nicht wertvoller als die sonstige Umgebung. Die Zerschneidungswirkung, die wir durchaus erkennen, ist in die Abwägung eingeflossen. Dass die bahnparallele Trasse ohne jede landschaftliche Beeinträchtigung auskommen würde, ist im Übrigen falsch. Z.B. die Hangleite, die das Landschaftsbild teilweise prägt, wird von dieser Variante auch durchschnitten.

Dass die Bandinfrastruktur an den Entwicklungsachsen bevorzugt gebündelt werden soll, ist richtig (A III 2.1 des Regionalplans). Allerdings enthält die Formulierung „bevorzugt“ durchaus Abweichungsmöglichkeiten. Außerdem bedeutet die Formulierung nur, dass die Verkehrswege entlang dieser Achsen gebündelt werden sollen, also, dass sie nicht abseits der Entwicklungsachsen entwickelt werden sollen. Sie bedeutet nicht, dass Strecken, die sich an dieser Entwicklungsachse entlang orientieren, untereinander nur gebündelt im Sinne einer strengen Parallelführung zulässig wären. Das wird belegt durch die allgemein gehaltene Definition der

Entwicklungsachsen über Anfangs-, Durchgangs- und Endorte und zeigt sich kartographisch daran, dass der gelbe Strich, der die Entwicklungsachse in Karte 1 des Regionalplans markiert, sehr breit ist und das gesamte Stadtgebiet von Laufen umfasst. Die Formulierung soll also nur verhindern, dass völlig abweichend von der bisherigen großräumigen Linienführung der B 20 geplant wird, beispielsweise über Teisendorf, das deutlich abseits der Entwicklungsachse läge. Dass eine gebündelte Trassenführung Vorteile mit Blick auf die Zerschneidungswirkung und den Landschaftsverbrauch hätte, ist richtig, wie bereits mehrfach ausgeführt, führen aber Vorteile bei einzelnen Belangen nicht automatisch zur Vorzugswürdigkeit insgesamt und auch nicht zur Raumunverträglichkeit des Vorhabens.

Die Thematik des Vorranggebietes Kies im Bereich Oberheining/Unterheining wurde im Verfahren mit dem für Raumordnung zuständigen Sachgebiet der Regierung von Oberbayern geklärt und steht der Planung nicht entgegen. Zum einen enthält die Festlegung des Regionalplans bedingt durch den Maßstab nur eine unscharfe Darstellung, was aber gewollt ist, da der Regionalplan keine parzellenscharfe Festlegung treffen will. Zum anderen sind die Kiesvorkommen bereits in der Phase der Ausbeutung, die zum Zeitpunkt der Realisierung der Ortsumfahrung bereits abgeschlossen sein wird, so dass das Vorranggebiet die Planung nicht verhindert. Ein Vorranggebiet im Bereich Biburg ist weder im Regionalplan dargestellt noch sonst bekannt.

Die Einwendungen zur Erforderlichkeit einer UVP sind insoweit überholt, als in diesem Beschluss eine solche enthalten ist (vgl. C 2). In den Planunterlagen sind die hierfür notwendigen Informationen auch in der gebotenen Aktualität enthalten. Die Umweltverträglichkeitsstudien sind nur ein Teil der Unterlagen, es reicht im Bereich des Artenschutzrechts beispielsweise aus, dass die Unterlage zur saP aktuell ist. Es müssen, jedenfalls nach dem auf die UVP noch anzuwendenden bisherigen UVPG nicht alle Informationen in einer eigenen UVP-Unterlage dargestellt sein. Da die für die Beurteilung nach Fachrecht erforderlichen Unterlagen auch die nötige Aktualität aufweisen, ist es unerheblich, dass die Umweltverträglichkeitsstudie selbst aus dem Jahr 2007 stammt, zumal sich insbesondere an den von den Einwendern herausgestellten Belangen, wie dem Landschaftsbild oder der Bedeutung der Landwirtschaft wenig ändert. Es ist auch unerheblich, ob in der UVS Angaben zur Raumordnung enthalten sind, entscheidend ist nur, dass diese in den Planunterlagen insgesamt enthalten sind. Da Sinn einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine zusammenfassende Beschreibung und Bewertung von Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG ist, und ihre Ergebnisse in der Entscheidung über die

Zulässigkeit des Vorhabens zu berücksichtigen sind, enthält eine Umweltverträglichkeitsprüfung selbst auch keine Abwägung, so dass es hier auch keinen von den Einwendern behaupteten Abwägungsausfall geben kann. Dieser könnte erst auf der Ebene der Berücksichtigung stattfinden, in die auch andere als schutzgutbezogene Belange eingestellt werden, liegt auch dort aber nicht vor. Aus diesem Grund muss z.B. auch nicht zwingend die Variante, die allein mit Blick auf die Schutzgüter des UVPG am günstigsten wäre, identisch mit der Planfeststellungstrasse sein. Es ist ohne weiteres möglich, dass der weitere Blick der fachplanerischen Abwägung andere Belange in den Vordergrund stellt, als die Schutzgüter des UVPG. Die Einwendungen zur UVP werden daher zurückgewiesen.

Die Einwendungen zum Naturschutz werden zurückgewiesen.

Zu den Einwendungen bzgl. des naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebots wird auf die Ausführungen zur Eingriffsregelung verwiesen, zum Feldhamster auf die Ausführungen zum besonderen Artenschutzrecht.

Zurückgewiesen werden die Einwendungen im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017, die sich auf die Maßnahmenblätter (Unterlage 9.3 T) beziehen. Die gegenüber den Unterlagen im Ausgangsverfahren angepassten Bauzeiten sind naturschutzfachlich in Ordnung. Der Zweck, Fledermäuse durch Bauausschlusszeiten zu schützen, erfordert ein Unterlassen der Bautätigkeit nur während der Aktivitätsphase der Fledermäuse. In den Sommermonaten setzt diese, bedingt durch die spätere Dämmerung, erst später ein. Darüber hinaus gehende Beschränkungen sind zur Zweckerreichung nicht erforderlich.

Bei den Aufforstungsflächen ist die dingliche Sicherung erforderlich und auch vorgesehen, mag diese dann auch im Wege einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit statt einer Grunddienstbarkeit umgesetzt werden.

In Übereinstimmung mit der Übergangsvorschrift § 23 Abs. 1 BayKompV findet diese Verordnung keine Anwendung auf das vorliegende Verfahren, da das Verfahren vor dem Stichtag (01.09.2014) beantragt und eingeleitet wurde.

Wegen der Rügen zur FFH-Verträglichkeit verweisen wir auf die Ausführungen zum FFH-Gebietsschutz, der allgemeine Vorhalt, die Ausführungen in den Planunterlagen dazu seien nicht nachvollziehbar, wird zurückgewiesen.

Die Einwendungen zum Artenschutz, insbesondere zu Alter und Vollständigkeit der zugrunde gelegten Daten weisen wir zurück. Aus unserer Sicht sind die Untersuchungen ausreichend, um über das Eintreten von Verbotstatbeständen zu entscheiden. Wir verweisen insofern auf die dortigen Ausführungen. Die Daten

wurden 2010 erhoben und 2014 aktualisiert, jeweils mit Erhebungen im Gelände. Damit sind die Daten zum Zeitpunkt der Planfeststellung aus unserer Sicht ausreichend aktuell.

Soweit die im Einwendungsschriftsatz unter Abwägungsgebot/Variantendiskussion genannten Belange nicht bereits behandelt sind, hierzu Folgendes:

Die Einwendung, wegen der Neuzerschneidung des Landschaftsbildes liege ein Verstoß gegen das Vermeidungsgebot des § 13 Satz 1 BNatSchG vor, weisen wir zurück. Wir verweisen zunächst auf die Ausführungen zur Eingriffsregelung. Richtigerweise handelt es sich weniger um ein Verbot, das ein Vorhaben unzulässig machen würde, sondern vielmehr um ein Optimierungsgebot. Inhaltlich bezieht sich die Einwendung vor allem auf die Trennungswirkung, sowie auf eine Beeinträchtigung des Alpenblicks. Daran ist richtig, dass die Trasse trennende Wirkung hat. Sie wird allerdings - mit Blick auf tatsächliche Durchschneidung z.B. von bisherigen Wegebeziehungen - durch entsprechende Durchlässe und Anpassungen im nachgeordneten Wegenetz abgemildert. Im Übrigen sind die negativen Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses hinzunehmen. Der Alpenblick ist bereits bei den allgemeinen Einwendungen behandelt.

Ebenfalls zurückgewiesen wird die Einwendung aus dem Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017, die versucht, aus § 1 Abs. 4 und 5 BNatSchG eine Unzulässigkeit des Vorhabens abzuleiten. § 1 BNatSchG definiert in allgemeiner Form Ziele des BNatSchG. Diese Ziele sind aber ausfüllungsbedürftig, da sonst z.B. nach § 1 Abs. 5 S. 2 BNatSchG jede Bebauung am Ortsrand oder im Außenbereich von vornherein unzulässig wäre, solange nicht jede verbliebene Freifläche im Innenbereich bebaut ist. Allerdings regelt § 2 Abs. 3 BNatSchG demgegenüber, dass die Ziele zu verwirklichen sind, soweit es im Einzelfall möglich, erforderlich und unter Abwägung aller sich aus § 1 Abs. 1 BNatSchG ergebenden Anforderungen untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft angemessen ist. Das zeigt, dass die Ziele zum einen untereinander konkurrieren und darüber hinaus der Abwägung mit anderen Belangen zugänglich sind. Das bedeutet, dass § 1 BNatSchG nicht die strenge Sperrwirkung hat, die die Einwender ihm beimessen. Jedes andere Ergebnis würde im Übrigen auch dazu führen, dass die weiteren Regelungen des BNatSchG weitgehend überflüssig wären, da ohnehin alles, was die Natur beeinträchtigt, unzulässig wäre. Ein solch absoluter Vorrang ist dem Naturschutzrecht aber fremd. Es ist also möglich, die Ziele des Naturschutzes im Rahmen der Abwägung zu überwinden.

Soweit im Einwendungsschriftsatz auf diverse Stellen und Einzelaspekte der Umweltverträglichkeitsstudie abgestellt wird und diese herangezogen werden, um die Vorzugswürdigkeit der bahnparallelen Variante zu begründen, weisen wir die Einwendungen zurück. Wie bereits ausgeführt hat die bahnparallele Variante in einigen Punkten Vorteile gegenüber der planfestgestellten Variante, das macht sie aber nicht insgesamt vorzugswürdig. Auch wenn man mit den Einwendern annimmt, dass die bahnparallele Variante insgesamt umweltverträglicher wäre als die planfestgestellte, macht sie dies noch immer nicht insgesamt vorzugswürdig. Insofern verweisen wir auf die Ausführungen zur Variantendiskussion.

Dass die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion u.a. durch Böschungsbegrünung minimiert werden kann, wie in den Unterlagen dargestellt, ist richtig. Die von den Einwendern unterstellte Behauptung, der Alpenblick könne durch eine begrünte Böschung ersetzt werden, treffen die Unterlagen hingegen nicht. Dass sich die Landschaft durch das Vorhaben verändert und dies von den Betroffenen als negativ empfunden wird, verkennen weder Vorhabensträger noch Planfeststellungsbehörde. Die Veränderungen werden allerdings als zumutbar und gegenüber den Vorteilen des Vorhabens nachrangig eingestuft.

Die Einwendungen zur Oberflächenentwässerung und zum Grundwasserschutz werden zurückgewiesen. Die Entwässerung der Straßenflächen und Nebenflächen entspricht dem Stand der Technik und den geltenden Regelwerken. Soweit pauschal eine Verschlechterung des Oberflächenwasserabflusses auf den der Straße benachbarten landwirtschaftlichen Flächen behauptet wird, ist angesichts der hydrologischen Verhältnisse, wie sie aus den Probebohrungen bekannt sind, nicht zu erwarten, dass solche eintreten werden. Anlass für die Anordnung eines flächigen Beweissicherungsverfahrens besteht nicht.

Es ist nicht ersichtlich, aus welchen Gründen ein zusätzliches hydrogeologisches Gutachten verlangt werden sollte, da Mängel an den bestehenden Unterlagen nicht dargelegt sind.

Die befürchteten Unterbrechungen der Grundwasserströme sind nach unserer Einschätzung nicht zu besorgen. Aus den zugrundeliegenden Untersuchungen der Planunterlagen ergibt sich, dass Grundwasserabstände und bestehende Schutzschichten im Untergrund eine Beeinträchtigung verhindern. Der Vorhabensträger hat ein Beweissicherungsverfahren für einige private Hausbrunnen, die teilweise auch aus Schichtwasser über dem Grundwasser gespeist werden, zugesagt. Soweit möglich wird die Wasserversorgung aufrechterhalten oder andernfalls entschädigt.

Die Einwendungen zum Themenbereich Landwirtschaft werden zurückgewiesen.

Die Existenzgefährdung ist bei den einzelnen Einwendern behandelt, die Auswirkungen auf die Landwirtschaft als solche unter C 3.3.7 dieses Beschlusses. Das „Entschädigungspaket“ zu schnüren, wie von den Einwendern gefordert, ist Teil des nachgelagerten Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens und nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Erhalt und Wiederherstellung von Drainagen hat der Vorhabensträger im Verfahren zugesichert, entsprechende Auflagen, auch zur Bodenbeschaffenheit sind Bestandteile dieses Beschlusses (vgl. A 3.4.10). Haftungsfragen in diesem Zusammenhang richten sich nach dem geltenden Recht, so dass gesonderte Haftungsauflagen nicht erforderlich sind.

Da Dienstbarkeiten auf den Grundstücken Privater nicht vorgesehen sind, erübrigt sich eine Übernahme durch den Straßenbaulastträger.

Die entsprechende Anwendung der gesetzlichen Grenzabstände für Anpflanzungen ist per Auflage festgelegt (vgl. A 3.4.9 dieses Beschlusses). Schäden an den benachbarten Grundstücken sind nicht zu erwarten und wären, sollten sie dennoch eintreten, nach den gesetzlichen Haftungsregelungen zu behandeln, eine Regelung im Planfeststellungsbeschluss ist nicht erforderlich. Gleiches gilt für die Ausgestaltung der Böschungen und Einschnitte. Der Vorhabensträger hat die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeiten und Freihaltung der Sichtdreiecke von Bepflanzung zugesichert.

Die Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes, wie auch die Herstellung der erforderlichen Zufahrten zu landwirtschaftlich genutzten Grundstücken sind in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt und damit umzusetzen. Die entstehenden Mehrwege sind auf das notwendige Maß beschränkt und in diesem Umfang hinzunehmen, die Entschädigung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Da die Richtlinien für den landwirtschaftlichen Wegebau beachtet werden, ist davon auszugehen, dass die Wege für alle in der Landwirtschaft üblichen Fahrzeuge und Gerätschaften geeignet sind, soweit sie für den Straßenverkehr zugelassen sind. Das gilt auch für Über- und Unterführungen landwirtschaftlicher Wege, die nach den Grundsätzen für die Gestaltung ländlicher Wege bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen errichtet werden.

Die Behandlung und Wiederherstellung der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wird nach Zusage des Vorhabensträgers von landwirtschaftlichen Fachberatern oder Gutachtern begleitet, so dass ein

ordnungsgemäßer Umgang mit diesen Flächen sichergestellt ist, zusätzliche Auflagen sind hierzu entbehrlich.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, die Flächen, die vorübergehend benötigt werden, so früh und exakt wie möglich den jeweiligen Betriebsinhabern zu melden, damit diese in ihren Förderanträgen korrekte Angaben machen können. Der Verwaltungsaufwand, der hierfür bei den Betriebsinhabern zusätzlich entsteht, ist Teil der Betriebsführung und daher vom Vorhabensträger nicht zu entschädigen, jedenfalls ist eine Regelung hierzu nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Soweit das nachgeordnete Wegenetz auch durch Baufahrzeuge genutzt werden soll, hat der Vorhabensträger zugesichert, diese Nutzung auf das erforderliche Maß zu beschränken und nur öffentlich gewidmete Wege zu nutzen. Ebenfalls zugesagt wurde eine Abstimmung mit den Bewirtschaftern und ordnungsgemäße Wiederherstellung nach Ende der Baustelle, soweit eventuelle Schäden auf den Baustellenverkehr zurückzuführen sind. Insofern erübrigt sich eine darüber hinausgehende Auflage. Zugesagt wurde außerdem die Benennung eines Ansprechpartners für die Landwirte, sowie die rechtzeitige Information der entsprechenden Landwirte vor der Inanspruchnahme der Flächen.

Der Vorhabensträger hat zugesichert, mit den Betroffenen einvernehmlich jeweils eine Lösung zur Aufrechterhaltung der Einzäunung von z.B. Viehweiden sicherzustellen, auch während der Bauzeit, oder eine vorübergehende Unbenutzbarkeit der Flächen zu entschädigen.

Bewirtschaftungerschwernisse, wie auch die Auswirkungen auf Milchviehwirtschaft und Viehhaltung sind bei den jeweiligen Betrieben behandelt, soweit sie nicht Teil des Entschädigungsverfahrens sind, im Übrigen sind sie bei den Belangen der Landwirtschaft berücksichtigt und in die Abwägung eingeflossen. Im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 wurden zwei zusätzliche Durchlässe für den Viehtrieb geplant, um die Auswirkungen weiter abzumildern.

Ein Flurbereinigungsverfahren oder eine Unternehmensflurbereinigung sind nach Aussage des Vorhabensträgers nicht vorgesehen, jedenfalls sind sie nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung berücksichtigt in ausreichendem Maß die Belange der Eigentümer und auch der Landwirtschaft. Aus der pauschalen Behauptung, die Eingriffe seien „nicht annähernd ordnungsgemäß ermittelt“, lassen sich keine konkreten Kritikpunkte ableiten, die unsere Einschätzung einer

ordnungsgemäßen Bilanzierung zu ändern vermögen. Der Punkt Landschaftsbild ist bereits behandelt worden.

Die Einwendungen zu sonstigen Themenbereichen werden zurückgewiesen.

Beweissicherungsgutachten für einige Gebäude in der Nähe der Neubaustrecke hat der Vorhabensträger zugesagt. Darüber hinaus halten wir die Anordnung von weiteren Beweissicherungen nicht für geboten. Die Haftung sowie die Beweislastregelungen bestimmen sich nach den gesetzlichen Vorschriften. Dabei ist auch zu bedenken, dass der Vorhabensträger ein Eigeninteresse an Beweissicherungsgutachten hat, um evtl. Vorschäden belegen zu können.

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege wurde im Planfeststellungsverfahren beteiligt und hat sich auch mit entsprechenden Auflagenvorschlägen beteiligt. Die denkmalgeschützten Gebäude werden in ihrer Substanz aufgrund des Abstandes zur Trasse nicht beeinträchtigt. Die Sichtbeziehung des auch vom Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege angesprochenen Bauernhauses in Froschham wird nicht gestört, da die Straße hier im Einschnitt verläuft. Konkrete Sichtbeziehungen auf konkrete Baudenkmäler sind ansonsten nicht benannt. Die pauschale Einwendung, alle entsprechenden Sichtachsen würden zerstört, weisen wir daher zurück.

Landschaftsbild und Erholungsfunktion sind bereits an anderer Stelle in diesem Beschluss behandelt worden.

Der Tourismus wird als wichtiger Faktor für die Region und auch als wichtiges zweites Standbein für einige landwirtschaftliche Betriebe anerkannt. Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Tourismus wird durch das Vorhaben nicht eintreten. Die Behauptung, in der Nähe einer Bundesstraße würde niemand mehr Urlaub machen, ist nicht gerechtfertigt, wenn man berücksichtigt, dass an anderen Orten und im Übrigen auch an der bestehenden B 20 durchaus Fremdenverkehr stattfindet. Außerdem handelt es sich, eigentumsrechtlich betrachtet, insoweit nur um Lagevorteile oder Erwerbchancen, auf deren unveränderten Erhalt kein Anspruch besteht, abgesehen davon, dass die jeweilige Lage zwar ein Kriterium bei der Entscheidung für oder gegen ein entsprechendes Feriendomizil sein dürfte, aber nicht das Einzige (vgl. BayVGH vom 03.03.2006 Az. 1 CS 06.227). Aus unserer Sicht ist eine unzumutbare Beeinträchtigung von z.B. Ferienwohnungen nicht gegeben, da die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. die zur Einhaltung notwendigen Maßnahmen vorgesehen sind. Urlauber genießen keinen höheren Schutzstatus als die dauerhaft vor Ort lebende Bevölkerung. Es ist nicht ersichtlich, warum dort, wo das Immissionsschutzrecht die Lärmauswirkungen auf

die dauerhaft dort lebende Bevölkerung für zumutbar hält, der Betrieb von Ferienwohnungen unzumutbar beeinträchtigt sein sollte. Dabei richtet sich die Einstufung auch für die Feriengäste nach dem entsprechenden Gebietscharakter. Das ist konsequent, da der Urlauber im Dorf- und Mischgebiet weniger Ruhe erwarten kann, als z.B. im Wohngebiet. Soweit es nur um eine Minderung von Chancen oder Hoffnungen auf bestimmte wirtschaftliche Entwicklungen geht, die nicht zu entschädigen sind, sind die Beeinträchtigungen hinzunehmen, in diesem Rahmen sind sie in die Abwägung eingeflossen.

Zu Wertminderungen verweisen wir zunächst auf die allgemeinen Einwendungen. Es ist für die Abwägung nicht erforderlich, jedes einzelne Grundstück und jede individuelle Wertebeeinträchtigung konkret ermitteln zu lassen.

Der Bereich, für den Krötenwanderungen behauptet werden, wurde im Rahmen der naturschutzfachlichen Untersuchungen bei der Unterlagenerstellung untersucht. Es wurden keine Lebensraumbeziehungen belegt, die durch die Trasse durchschnitten würden, so dass diese Einwendung zurückgewiesen wird.

Dass die Jagd insgesamt unmöglich oder durch die Ortsumfahrung so unattraktiv würde, dass dies der Unmöglichkeit gleichkäme, ist nicht belastbar vorgetragen. Richtig ist, dass die Trasse die Landschaft verändert und auch das Jagdverhalten sich wird anpassen müssen, z.B. durch Änderung der Schussrichtung, um Gefährdungen von Verkehrsteilnehmern auf der B 20 zu vermeiden. Diese Veränderungen sind aber hinzunehmen. Für das Wild selbst wird davon ausgegangen, dass es in der Lage ist, sich an die veränderten Bedingungen anzupassen. Da eine Errichtung von Wildschutzzäunen nicht vorgesehen ist, erübrigt sich die Festlegung von Auflagen über deren Grenzabstand.

Gegen gesetzliche Vorschriften des Bodenschutzes wird nicht verstoßen, die Inanspruchnahme von Boden sowie eventuelle Beeinträchtigungen der Bodenfunktion sind in die Abwägung eingeflossen und im Rahmen der Bilanzierung von Eingriff und Kompensation berücksichtigt.

Die Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit der Haushaltsführung beim Umgang mit Steuergeldern sind gewahrt. Der Bundesgesetzgeber hat sich unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Faktors für die Ortsumfahrung entschieden, und es sind keine Gründe ersichtlich, die einen Bau der Umfahrung aus finanziellen Gründen unmöglich erscheinen lassen. Im Übrigen hätte der Straßenbaulastträger auch nach erfolgter Planfeststellung noch die Möglichkeit, vom Bau abzusehen, der Planfeststellungsbeschluss führt nicht zu einer Bauverpflichtung.

Lebensqualität und Sichtbeziehungen sind in die Abwägung eingeflossen, wobei auch an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen ist, dass es keinen Anspruch auf unveränderte Aufrechterhaltung des Lebensumfeldes gibt.

Die insbesondere im Rahmen der 1. Tektur gerügten Verfahrensfehler liegen nicht vor, so dass die entsprechenden Einwendungen zurückgewiesen und die in diesem Zusammenhang gestellten Verfahrensanträge abgelehnt werden.

Die behauptete Befangenheit von Mitgliedern des Stadtrats von Laufen ist kein Thema dieses Planfeststellungsverfahrens, da die maßgebliche Entscheidung, welche Variante zur Planfeststellung beantragt wird, eine Entscheidung des Staatlichen Bauamts Traunstein für die Bundesrepublik Deutschland ist. Ebenfalls nicht beachtlich sind die Einwendungen der 1. Tektur vom 19.06.2017, die sich auf eine Stadtratssitzung am 01.06.2017 beziehen. Dass das Staatliche Bauamt auf Einladung der Stadt Laufen dort den Stadträten in öffentlicher Sitzung die Planungen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 vorgestellt hat, ist für das Planfeststellungsverfahren ohne Relevanz. Ob und wie das Staatliche Bauamt Traunstein neben dem laufenden Planfeststellungsverfahren Öffentlichkeitsarbeit betreibt, ist ihm überlassen. Ob und welche Unterlagen zu dieser Stadtratssitzung den Einwendern zur Verfügung gestellt wurden, sind Fragen, die das Planfeststellungsverfahren nicht betreffen, da sie sich auf eine Stadtratssitzung beziehen, so dass es allenfalls kommunalrechtliche Fragen sind. Für das hiesige Verfahren ist nur entscheidend, dass die offiziell in dieses Verfahren eingebrachten Unterlagen ordnungsgemäß ausgelegt wurden, was der Fall war.

Die von den Einwendern gerügte Befangenheit von angeblich an der naturschutzfachlichen Erfassung und Bewertung von Flächen beteiligten Personen liegt nicht vor, da die behaupteten Personen nicht für den Vorhabensträger tätig waren und im Übrigen im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 auch eine Neubewertung der strittigen bahnnahen Flächen erfolgt ist.

Die erforderliche ortsübliche Bekanntmachung liegt in der Hand der auslegenden Gemeinde und hat sich danach zu richten, wie dort üblicherweise bekanntgemacht wird. Wenn dies ortsüblich durch Veröffentlichung im Amtsblatt des Landratsamtes Berchtesgadener Land und zusätzlich durch Aushang an Amtstafeln erfolgt, ist nichts dagegen einzuwenden, dass dies auch vorliegend so erfolgt ist. Die zusätzliche Bekanntmachung in der Südostbayerischen Rundschau war nicht erforderlich. Die Veröffentlichung in Tageszeitungen ist nur für die öffentliche Bekanntmachung vorgesehen und nicht für die ortsübliche.

Im Übrigen ist in § 35 der Geschäftsordnung des Stadtrates Laufen z.B. auch für Satzungen und Verordnungen geregelt, dass diese im Amtsblatt des Landkreises Berchtesgadener Land bekannt gemacht werden, so dass es nicht zu beanstanden ist, dass dieser Weg auch für die Bekanntmachung der Auslegung der Unterlagen gewählt wurde, auch wenn die Satzung hierfür nicht unmittelbar einschlägig ist. Eine satzungsmäßige Festlegung für die ortsübliche Bekanntmachung von Planfeststellungsunterlagen besteht nach Aussagen der Stadt Laufen im Erörterungstermin nicht.

Sofern einzelne Bekanntmachungen aus dem Bereich der Bauleitplanung evtl. zusätzlich in einer Tageszeitung erscheinen, ergibt sich daraus keine Selbstbindung, diesen Weg für alle Bekanntmachungen zusätzlich zu wählen.

Im Übrigen wurde auch keine Relevanz des gerügten Verfahrensfehlers behauptet oder vorgetragen. Eine Vielzahl von Einwendern, wie auch die Kanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein haben offensichtlich von der Auslegung der Unterlagen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 Kenntnis erlangt und von der Möglichkeit, Einwendungen zu erheben, Gebrauch gemacht.

Die zusätzliche Bereitstellung von Unterlagen im Internet nach Art. 27a BayVwVfG ist, wie in der von Einwenderseite richtig wiedergegebenen Kommentarliteratur dargestellt, ein zusätzlicher Service. Das ergibt sich bereits daraus, dass es sich um eine Sollvorschrift handelt, von der z.B. eine Kommune unter anderem dann abweichen kann, wenn es ihr an den entsprechenden technischen Möglichkeiten fehlt. Das hätte der Gesetzgeber anders geregelt, wenn er die Veröffentlichung im Internet für zwingend gehalten hätte. Dass er dies nicht getan hat ist auch nachvollziehbar, da vorübergehende technische Probleme bei der Internetveröffentlichung nicht gerade selten und schwer vorhersehbar sind und sonst jeweils zur Wiederholung der Auslegung führen würden. Auch systematisch hätte dann im Übrigen eine Regelung im Rahmen der Art. 73 ff BayVwVfG deutlich näher gelegen, denn dort sind die zwingend einzuhaltenden Vorgaben des Planfeststellungsverfahrens geregelt. Eine solche Spezialregelung ist aber unterblieben, so dass es bei der in Art. 27a Abs. 1 S. 4 BayVwVfG geregelten Rechtsfolge bleibt und der Inhalt der zur Einsicht ausgelegten Unterlagen maßgeblich ist. Aus diesem Grund ist auch unbeachtlich, ob zunächst eine Unterlage im Internet von der ausgelegten Papierfassung abwich. Abgesehen davon ist auch hier eine Relevanz des behaupteten Fehlers nicht vorgetragen oder sonst ersichtlich. Im Übrigen wäre es auch möglich gewesen, die Unterlagen in CD-Form

oder Papier bei uns in München, also am Ort der Kanzlei des anwaltlichen Vertreters einzusehen.

Eine Verbindung der Planfeststellungsverfahren für die B 20 Ortsumfahrung Laufen und die ABS 38 der Bahn nach Art. 78 BayVwVfG wird abgelehnt. Da diese Ausnahmegvorschrift in die gesetzlich geregelte Zuständigkeits- und Kompetenzregelung zwischen in diesem Fall einer Bundes- und einer Landesbehörde eingreift, ist sie eng auszulegen. Zum einen liegt kein Fall vor, dass für das Verfahren oder Teile davon nur eine einheitliche Entscheidung möglich wäre. Weder ist der bautechnische Zusammenhang so eng, dass z.B. das eine Vorhaben nicht ohne das andere realisiert werden könnte, noch ist es ausgeschlossen, die Belange des jeweils anderen Planungsträgers im Rahmen des jeweiligen Planfeststellungsverfahrens zu berücksichtigen. Eine räumliche Nähe zwischen zwei Vorhaben oder vergleichbare Auswirkungen auf Dritte reichen nicht aus. Es handelt sich um zwei selbstständige Projekte mit je eigener Zielrichtung (vgl. BVerwG vom 04.08.2004 9 VR 13.04). Mag ein gemeinsames Verfahren den Einwendern auch aus nachvollziehbaren Gründen zweckmäßig erscheinen, reicht Zweckmäßigkeit doch nicht aus, den für ein gemeinsames Verfahren nötigen Zusammenhang herzustellen.

Ob für den Fall, dass das Staatliche Bauamt Traunstein eine bahnparallele Variante ausgewählt und eine Planfeststellung hierfür beantragt hätte, eine Verbindung nach Art. 78 BayVwVfG wegen des dann engeren bautechnischen Zusammenhangs und der stärkeren Überlagerung von Auswirkungen geboten wäre ist eine hypothetische Frage, die für das hier durchgeführte Planfeststellungsverfahren ohne Relevanz ist.

Auch müsste, um zwei Verfahren verbinden zu können, überhaupt ein zweites Verfahren anhängig, oder jedenfalls unmittelbar bevorstehend sein. Das ist beim Bahnausbau derzeit nicht der Fall.

Im Übrigen ist in der Rechtsprechung geklärt, dass Art. 78 BayVwVfG nur zu einer Verlagerung von Zuständigkeiten führt, die aber die Belange Dritter nicht berührt, so dass ein Dritter sich auf eine fehlerhafte Verbindung oder Trennung von Verfahren nicht berufen kann (BayVGH vom 24.09.2015, 8 CS 15.2026).

Ob die Verbindung von Verfahren nach Art. 78 BayVwVfG nicht von vorne herein ausscheidet, wenn für eines der Verfahren mittlerweile die Möglichkeit der Zuständigkeit des Deutschen Bundestages gegeben ist (vgl. MgvG) bedarf damit keiner Entscheidung, auch wenn einiges darauf hindeutet, dass eine solche Verfahrensbündelung dann nicht mehr möglich sein wird.

Die weiteren Ausführungen der Einwender hierzu beziehen sich weniger auf die Frage der Verfahrensverbindung nach Art. 78 BayVwVfG, sondern vielmehr auf die Schwierigkeit, die sich daraus ergibt, dass das Staatliche Bauamt Traunstein einerseits die Planungen der Bahn berücksichtigen muss, ohne auf der anderen Seite mit absoluter Sicherheit sagen zu können, ob diese Planungen dann auch so realisiert werden. Das ist aber ein Risiko, das jeder Planung, die auf andere Planungen Rücksicht nehmen muss, immanent ist. Nach unserer Auffassung sind auch die Auswirkungen, die sich aus dieser Berücksichtigung für die Einwender ergeben, deutlich geringer als befürchtet. Ausgangspunkt der Ausplanung der bahnparallelen Variante 2a ist eine bestehende Dreigleisigkeit im Bahnhofsbereich Laufen. Diese beginnt etwa auf Höhe Hauspoint und endet im Süden an der Brücke über die Teisendorfer Straße (St 2103). Da die DB AG unabhängig davon, ob sie die restliche Strecke ein- oder zweigleisig ausbaut, oder elektrifiziert, an diesem dritten Gleis festhält, muss dieses Gleis Ausgangspunkt einer bahnparallelen Straßenführung sein. Da sich aus der Berücksichtigung dieses Gleises die maßgeblichen Abstände und die maßgeblichen Beeinträchtigungen ergeben, die für die Ablehnung der bahnparallelen Variante 2a den Ausschlag geben, ist die Frage, ob im weiteren Verlauf der Bahnlinie diese ein- oder zweigleisig ausgebaut wird, für die Variantendiskussion zwar von Relevanz, diese ist aber geringer als von den Einwendern angenommen. Auch die von Einwenderseite angesprochenen Optimierungsmöglichkeiten der bahnparallelen Variante 2a scheitern teilweise daran, dass das dritte Gleis nicht überplant werden kann, da es nicht zur Disposition steht. Die Aufweitung auf drei Gleise findet bereits auf Höhe des Gewerbegebietes Hauspoint statt (ca. Bau-km 0+850 in Plan V 5.2).

Die Einwendungen zur Eignung der Unterlagen der 1. Tektur vom 19.06.2017 weisen wir zurück. Richtig ist, dass im Grunderwerbsverzeichnis der 1. Tektur vom 19.06.2017 teilweise von den Grunderwerbsplänen abweichende Angaben vorhanden waren. Diese wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein nach Hinweis korrigiert und den Betroffenen von uns als Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer ergänzenden Anhörung nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG zugeschickt, mit der Möglichkeit der ergänzenden Stellungnahme. Der anwaltliche Vertreter rügte zwar diese Vorgehensweise, weil er eine Neuauslegung für erforderlich hielt, eine inhaltliche Ergänzung der Einwendungen erfolgte aber nicht. Soweit im anonymisierten Grunderwerbsverzeichnis der 1. Tektur vom 19.06.2017, wie es aus Gründen des Datenschutzes für die öffentliche Auslegung verwendet wird, teilweise Felder rot umrandet waren, ohne dass eine Änderung des Inhalts zu erkennen gewesen wäre, liegt das daran, dass z.B. ein Eigentümerwechsel zwar zu einer

Änderung des Grunderwerbsverzeichnisses führt und diese durch den roten Rand kenntlich gemacht wird, man aber keine Änderung des Inhalts erkennt, da sich diese nur im nicht anonymisierten Teil findet. Dadurch sind die Unterlagen aber weder falsch noch irreführend. Die individuell von Abweichungen zwischen Grunderwerbsplänen und Grunderwerbsverzeichnis Betroffenen, wurden ermittelt und individuell auf die Fehler hingewiesen und ihnen die korrekten Unterlagen übersandt. Eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung wurde dadurch aber nicht erforderlich. Das Vorhaben als solches wurde nicht verändert, die Darstellung in den Grunderwerbsplänen war richtig. Es ist gerade Zweck der Öffentlichkeitsbeteiligung, dass die Möglichkeit besteht, auf eventuelle Unstimmigkeiten einzelner Planunterlagen zu verweisen. Eine Korrektur, die das Vorhaben als solches unberührt lässt und auch keine stärkeren Betroffenheiten auslöst, sondern nur Fehler korrigiert, muss aber nicht neu ausgelegt werden, die Anstoßfunktion wurde auch durch die ursprünglichen Unterlagen der 1. Tektur vom 19.06.2017 erfüllt. Andere, als die, die individuell angeschrieben wurden, sind von den Änderungen nicht betroffen.

Soweit im Nachgang des Erörterungstermins die Unterlagen, insbesondere des Grunderwerbs um unwirtschaftliche Restflächen bereinigt wurden, dient dies der Umsetzung der im Rahmen des Erörterungstermins insoweit abgegebenen Zusage durch das Staatliche Bauamt Traunstein. Unwirtschaftliche Restflächen, die in den Unterlagen der 1. Tektur teils fälschlich als zu erwerbende Flächen dargestellt waren, wurden herausgenommen. Da diese Änderungen ausschließlich zugunsten der Grundbetroffenen wirken, wurde hierzu keine nochmalige Auslegung oder Anhörung erforderlich.

3.4.2.3.3 Individuelle Einwendungen der Kanzleien Scharl und Kaltenegger sowie der Kanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein

Einwender Nr. 3001/4001

Unter dieser Nummer werden sowohl die Einwendungen der entsprechenden natürlichen Personen als auch der GmbH als juristische Person geführt.

Der Einwender ist Grundbetroffener. Die Flurnummer 566/1 der Gemarkung Leobendorf wird für den neben der Fahrbahn der angepassten GVS Biburg-Haiden angeordneten Bankettstreifen mit einer Breite von 1,50 m in Anspruch genommen. Dabei endet der Streifen nicht rechteckig, wie vom Einwender auf Basis des Grunderwerbsplanes eingewandt, sondern es erfolgt voraussichtlich eine fließende

Angleichung an den Bestand. In den Grunderwerbsplänen wird dennoch das Ende des Grunderwerbs an der Grundstücksgrenze dargestellt, da sich der exakte Verlauf des Übergangs erst im Zuge von Ausführungsplanung und Bauausführung zeigen wird, weswegen die Flächen nach Ende der Maßnahme genau vermessen werden und sich danach dann der tatsächliche Grunderwerb richtet. Es entsteht also kein Nachteil durch diese Darstellung. Es ist aus unserer Sicht richtig, den Grunderwerb in den Unterlagen so darzustellen, dass er bei derartigen Details „auf der sicheren Seite“ liegt, da der Grunderwerb erforderlich ist, um bis zum Anschluss an den Bestand ein Bankett errichten zu können. Sollte im Bestand kein Bankett oder keines mit der entsprechenden Breite vorhanden sein, wird das Bankett nicht bis zur Grundstücksgrenze ausgebildet, um dann abrupt zu enden, sondern es würde vorher so verzogen, dass es an den Bestand anschließt. Da die exakte Ausführung noch nicht feststehen kann, ist dies sinnvoller, als Exaktheit über die fließende Angleichung an den Bestand vorzutäuschen auf die Gefahr hin, sich geirrt zu haben und dann nachträglich Streitigkeiten über einen minimalen Überbau von nicht von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung umfassten Flächen zu führen.

Das Staatliche Bauamt Traunstein hat zugesichert, diesen Bereich so zu gestalten, dass der bestehende Zugang zu den Koppeln weiter genutzt werden kann und für beide Seiten der GVS die Aufrechterhaltung der Zufahrten in einem dem aktuellen Stand entsprechenden Zustand zugesagt. Im Erörterungstermin wurde dazu festgestellt, dass die Zufahrten derzeit gepflastert sind.

Die weitere schriftsätzlich angesprochene Fläche ist kein Fußweg sondern eine Entwässerungsmulde, die im Einschnittsbereich erforderlich ist und demnach an der Stelle endet, an der der Wechsel von Einschnittsböschung zu Dammböschung erfolgt. Der angesprochene „Knick“ ist die Stelle, an der die Fahrbahn verzogen wird.

Die Teilflächen der Flurnummer 594 der Gemarkung Leobendorf, die innerhalb des Knotenpunkts und zwischen der Ortsumgehung, der bisherigen und der künftigen, verlegten GVS Biburg-Hauspoint Straßenzügen liegen, sind in den Grunderwerbsplänen als dauerhaft zu erwerben dargestellt, da das Staatliche Bauamt sie als unwirtschaftliche Restflächen einstuft. Sie sind für Gestaltungsmaßnahmen eingeplant, hierfür aber nicht zwingend notwendig. Richtigerweise sind diese Teilflächen nicht von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Beschlusses erfasst, das Staatliche Bauamt Traunstein bot aber an, sie zu erwerben. Eine entsprechende Zusage wurde im Erörterungstermin erteilt.

Zur Frage der Umzäunung der Koppeln hat das Staatliche Bauamt Traunstein zugesichert, sowohl für eine funktionsfähige Umzäunung während der Bauzeit als auch für einen Ersatz der Umzäunung, soweit sie entfernt werden muss, zu sorgen.

Die Wasserversorgung des Betriebes wird durch den Bau der Ortsumfahrung nicht unterbrochen. Für die Verteileinrichtung für Strom und Wasser im Bereich der vorübergehenden Grundinanspruchnahme hat der Vorhabensträger die Aufrechterhaltung zugesagt. Die Einwendung wird daher ebenso zurückgewiesen wie die Einwendung, der Grundwasserstrom würde unterbrochen. Wie im Erörterungstermin klargestellt, liegt das Grundwasser hier ca. 50 m unter GOK. Auch lokale Schichtwasservorkommen werden nicht beeinträchtigt. Dies ist durch den Bau der hier in Dammlage geführten Ortsumfahrung nicht der Fall, nach den Einlassungen des Bodengutachters im Rahmen des Erörterungstermins führt der Bau in Dammlage allenfalls an der obersten Bodenschicht zu Setzungen von wenigen Zentimetern.

Die Einwendung, die Lärmberechnungen seien nicht korrekt, da die Situation von Auf- und Abfahrten nicht berücksichtigt sei und auch nicht, dass der Verkehrslärm hier nicht konstant, sondern von einzelnen Fahrzeugen geprägt sei, wird zurückgewiesen. Die Lärmberechnungen entsprechen den Vorgaben des geltenden Rechts, welches bei der Verwendung von gemittelten Pegeln in Kauf nimmt, dass es einzelne Geräuschspitzen gibt, die über dem gemittelten Pegel liegen. Damit wird aber auch in Rechnung gestellt, dass es dazwischen Phasen mit deutlich geringeren Pegeln gibt. Warum für das Wohnanwesen die Werte eines allgemeinen Wohngebiets angesetzt werden sollten ist bei einem Wohnanwesen, das laut Einwendung zu einem Betrieb mit Pferdehaltung gehört, nicht nachvollziehbar, unabhängig davon, dass selbst die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für ein allgemeines Wohngebiet eingehalten würden.

Die Innenflächen der Rampen an den Knotenpunkten werden teilweise als Entwässerungseinrichtungen genutzt. Hier hat der Vorhabensträger ein Eigeninteresse an der Funktionsfähigkeit der Anlagen, die durch die vom Einwender befürchtete „Kloakisierung“ gefährdet wäre. Am Knoten Biburg, von dem der Einwender unmittelbar betroffen ist, ist zudem als Gestaltungsmaßnahme Wiesenansaat mit extensiver Grünlandnutzung und Einzelbäumen vorgesehen, also keine dauerhaft feuchten Flächen oder Gewässer.

Die Einwendungen zum Artenschutzrecht weisen wir zurück und verweisen auf die Ausführungen in diesem Beschluss. Insbesondere zu den angesprochenen

Fledermäusen und Amphibien liegen ausreichende Untersuchungen und Unterlagen vor, so dass die entsprechenden Anträge auf weitere Gutachten abgelehnt werden.

Einwendungen im Ausgangsverfahren selbst wurden auch mit Schreiben vom 03.11.2014 erhoben. Dabei macht sich der anwaltliche Vertreter zunächst das Schreiben seines Mandanten vom 23.10.2014 zu eigen, das dem Einwendungsschriftsatz als Anlage beigefügt wurde.

In diesem Schreiben vom 23.10.2014 legt der Einwender zunächst dar, er habe das Anwesen im Frühjahr 2010 erworben. Er habe sich beim Landratsamt Traunstein erkundigt, und dort die Aussage erhalten, dass mit einer Umfahrung in den nächsten 20-30 Jahren nicht zu rechnen sei. Abgesehen davon, dass diese Auskunft weder belegt noch von einer hierfür zuständigen Behörde abgegeben wurde, war es im Frühjahr 2010 ohne weiteres möglich, die 2008 getroffene Entscheidung des Linienfindungsverfahrens, die Trasse 4 auszuplanen, zu kennen. Insoweit kann aus der Aussage, so sie denn getroffen wurde, jedenfalls kein Vertrauensschutz abgeleitet werden.

Richtig ist wohl, dass der Einwender zum Zeitpunkt des Erwerbs keine Kenntnis davon haben konnte, dass Variante 4 nicht wie auf der Ebene des Linienfindungsverfahrens geplant durch den Biburger Wald, sondern westlich hiervon verlaufen würde, da sich die artenschutzrechtliche Notwendigkeit zu dieser Umplanung erst nach dem Linienfindungsverfahren zeigte.

Daher wird vorsorglich die eventuelle Kenntnis vom Vorhaben beim Erwerb des Anwesens bei der Frage nach einer unzumutbaren Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs nicht schutzmindernd gewertet.

Im weiteren Planungsverlauf wurde die Trasse dann soweit wie unter artenschutzrechtlichen Gesichtspunkten möglich vom Anwesen des Einwenders hin in Richtung Biburger Wald gelegt, verläuft aber weiterhin westlich von diesem.

Nach Darstellung des Einwenders ist Hauptzweck des Betriebes und maßgebliche vorgesehene Einkommensquelle der Ankauf von jungen Dressurpferden, die dann entsprechend ausgebildet und auf Turnieren vorgestellt werden, um sie nach diesem mehrjährigen Prozess mit entsprechendem Gewinn verkaufen zu können. Dabei kommt auch der Tochter des Grundstückeigentümers, in deren Namen die Einwendungen ebenfalls erhoben wurden, eine tragende Rolle zu, da diese insbesondere die Pferde ausbilden und vor allem auf Turnieren vorstellen soll. Es ist vorgesehen, dass sie auch in dem zum Hof gehörenden Wohnhaus lebt.

Daneben sollen Kurse mit namhaften und anerkannten Reitern bzw. Reitlehrern für Elitereiter durchgeführt werden. Ein weiteres Standbein soll die Unterbringung und Versorgung von Pferden anderer Reiter sein, wobei es sich um hochpreisige Angebote für ebenso hochpreisige Tiere aus dem Bereich des Spitzenreitports handeln soll.

Insgesamt betrachtet handelt es sich um ein sehr individuelles Konzept der Führung eines Pferdebetriebes, das darauf ausgerichtet ist, eine spezielle Nische im Bereich des Pferdesports zu bedienen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass es sich um ein noch im Aufbau befindliches Unternehmen und Konzept handelt, was nach dem Erwerb im Jahr 2010 auch nicht verwundert, da die Ausbildung der zum Verkauf gedachten Pferde mehrere Jahre dauert und zusätzlich erst die notwendigen Voraussetzungen, sowie ein Netzwerk innerhalb des überschaubaren Kundenkreises aufgebaut werden müssen. Die Erfolgchancen im gewinnträchtigsten Bereich, der Ausbildung und dem Weiterverkauf von angekauften Jungpferden, hängen maßgeblich auch von den sportlichen Erfolgen der Pferde sowie der Tochter ab. Insofern ist diese Form der Betriebsführung mit einigen Risiken verbunden, die von der Planfeststellung und Realisierung der Ortsumfahrung Laufen unabhängig sind.

Zur Frage der Beeinträchtigungen auf den Betrieb wurden vom Vorhabensträger mehrere gutachterliche Stellungnahmen eingeholt und der Planfeststellungsbehörde vorgelegt. Dabei handelt es sich zum einen um eine Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürstentfeldbruck, Fachzentrum Pferdehaltung vom 23.03.2016, ergänzt mit Schreiben vom 27.06.2016.

Zu anderen wurde ein Gutachten von Prof. Dr. Dr. Erhard, Lehrstuhl für Tierschutz, Verhaltenskunde, Tierhygiene und Tierhaltung der Tierärztlichen Fakultät der Ludwig-Maximiliansuniversität München vom 14.02.2017 vorgelegt.

Die Gutachten beleuchten teilweise unterschiedliche Punkte, was die Empfindlichkeit der Pferde gegenüber Störungen angeht. Einerseits wird darauf abgestellt, dass Pferde ursprünglich Steppenbewohner waren und daher die Fluchtreflexe ihrer Vorfahren geerbt haben. Danach würden die Pferde bei jedem nah vorbeifahrenden Fahrzeug oder Scheinwerfer, der in ihre Box leuchtet, erschrecken. Andererseits wird eine Gewöhnung der Tiere angenommen, da es biologisch betrachtet Energieverschwendung sei, vor jedem Fahrzeug zu fliehen, obwohl die Erfahrung des Pferdes zeigt, dass von den Fahrzeugen keine Gefahr droht. Insoweit ist an den Ausführungen des Prof. Dr. Dr. Erhard schlüssig, dass dort insbesondere bei den Sportpferden, die im Spring- oder Dressursport eingesetzt werden, davon

auszugehen ist, dass diese regelmäßig während der Turniere unter Bedingungen untergebracht sind, die auch nicht frei von Störungen sind, auch nicht frei von Fahrzeuggeräuschen. Dabei haben sie auch nur sehr wenig Zeit, sich an die jeweiligen Bedingungen vor Ort anzupassen, bevor sie zum nächsten Turnier oder in ihren Heimatstall weiterreisen. Auch während der Reisen zu den Turnieren selbst ist eine Belastung der Pferde z.B. durch Straßenverkehrslärm, während sie selbst im Transporter sind, naheliegend. Auch an Applaus der Zuschauer scheinen sich die Tiere gewöhnen zu lassen, ohne dass er sie maßgeblich beeinträchtigt. Im Gegensatz zu diesen kurzzeitigen Belastungssituationen sollen die Pferde während der Ausbildung mehrere Jahre im Betrieb des Einwenders verbringen. Während dieser Zeit bleibt – jedenfalls nach Abschluss der Bauarbeiten – die Belastung durch optische und akustische Einwirkungen konstant, so dass die Pferde hier die Möglichkeit haben, sich an die Fahrzeuge zu gewöhnen. Hierzu hatte Prof. Dr. Dr. Erhard im Erörterungstermin auch ausgeführt, dass die von den Einwendern angesprochenen Anfah- und Beschleunigungsvorgänge im Bereich des Knotenpunktes bei Biburg so häufig auftreten, dass sich die Tiere auch hieran gewöhnen. Es verbleiben als problematisch in erster Linie plötzliche Reize wie beispielsweise Hupen oder quietschende Reifen. Diese fallen nach unserer Einschätzung als Planfeststellungsbehörde aber nicht maßgeblich ins Gewicht, da sie zum einen selten sind, zum anderen auch, soweit sie von der Ortsumfahrung herrühren, weiter vom Betrieb entfernt sind. Die Seltenheit ist insbesondere von Bedeutung, wenn man wie einer der anwaltlichen Vertreter im Erörterungstermin maßgeblich auf die Hochkonzentrationsphasen während des Trainings abstellt. Denn es wird bei weitem nicht jede Trainingseinheit durch ein plötzliches Geräusch von der Ortsumfahrung gestört werden, sondern nur einzelne Einheiten, so dass die Ausbildung als solche, als längerfristiger Prozess mit vielen Trainingseinheiten nach unserer Einschätzung nicht maßgeblich beeinträchtigt wird. Auch vor auf dem Betriebsgelände selbst entstehenden plötzlichen Geräuschen, wie dem An- und Abfahren von Kunden, Türeenschlagen dort parkender Kundenfahrzeuge und den Geräuschen betriebseigener Fahrzeuge und Maschinen, die alle auch bereits im Ist-Zustand ohne Ortsumgehung Laufen gegeben sind, sind die Tiere nicht geschützt. Auch ist schlüssig, dass sich die Pferde an die Fahrzeuge in dem Sinn gewöhnen, dass sie nicht jedes Mal die Flucht ergreifen, wenn eines vorbeifährt. Das belegen auch weitere straßennahe Pferdebetriebe.

Das bedeutet aber noch nicht, dass nicht in gewissem Maß doch Stress beim Tier ausgelöst wird. Insoweit verbleibt auch eine Unsicherheit in der Beurteilung, auf die von Seiten der Gutachter auch hingewiesen wird, da weder die Sinneswahrnehmung

der Pferde bis ins Detail bekannt ist, noch die jeweilige Reaktion darauf abschließend beurteilt werden kann, solange die Belastung unterhalb einer Schwelle bleibt, auf die das Tier mit einer Änderung seines Verhaltens oder einer Erkrankung reagiert. Auch bestehen Unterschiede in der Empfindlichkeit zwischen einzelnen Tieren.

Zu diesen Störwirkungen unterhalb der Gesundheitsgefährdung stellte der anwaltliche Vertreter insbesondere beim Erörterungstermin maßgeblich darauf ab, dass die Tiere während der Zeit der Dressurübung, also während des tatsächlichen Trainings mit Reiter besonders störanfällig seien. Hier seien schon geringere Störungen erheblich, da hier sowohl Reiter als auch Pferd hochkonzentriert seien. Diese Dressurausbildung ist nach Darstellung des Einwenders ein maßgeblicher Grund, warum sich Kunden für diesen Betrieb entschieden.

Sowohl durch Prof. Dr. Dr. Erhard als auch durch das Amt für Ernährung Landwirtschaft und Forsten wurde bestätigt, dass die für die Dressur geeigneten Tiere besonders sensibel sind und sein müssen, so dass sie auch gegenüber Störungen anfälliger sind. Auch für diese Tiere wurde aber im Erörterungstermin bestätigt, dass sie sich an die normalen Verkehrsgeräusche inklusive An- und Abfahren und Beschleunigen gewöhnen können. Die Gewöhnung an bestimmte Reize und Belastungen (z.B. Transport) sei auch wichtig, um im Turnierbetrieb verwendbare Pferde zu erhalten. Problematisch seien vor allem plötzlich auftretende Reize, sowohl akustisch als auch durch Licht. Soweit das Training der Pferde auch während der Dunkelheit stattfindet, geschehe dies allerdings in der beleuchteten Reithalle, so dass die plötzlichen Lichtreize vor allem im Stall und den Boxen ein Problem seien.

Die Rechtsprechung der Gerichte befasst sich mit der Lärmempfindlichkeit von Pferden in erster Linie im Zusammenhang mit Windkraftanlagen. So geht das VG München in den Entscheidungen vom 16.07.2013, Az. M 1 K 13.2056, und vom 05.02.2013, Az. M 1 K 12.4860, davon aus, dass ausgehend von Sinnesphysiologie und Evolution eine schnelle Gewöhnung an die von Windenergieanlagen ausgehenden Reize zu erwarten sei, und heftige Reaktionen wie Durchgehen oder Steigen nicht zu befürchten seien, wobei sich das Gericht maßgeblich auf ein Gutachten der Universität Bielefeld beruft. Auf dieser Linie liegt auch eine frühere Entscheidung des VG Aachen vom 05.07.2012, Az. 6 L 14/12, die zusätzlich davon ausgeht, dass es den Bewohnern des Außenbereichs gegenüber außenbereichsverträglichen bzw. privilegierten Vorhaben zuzumuten sei, Maßnahmen zur Abschirmung zu ergreifen, wie das Abschirmen durch Hecken-, und

Baumbewuchs oder die Unterbringung besonders nervöser Pferde in denjenigen Boxen, die den Einwirkungen weniger ausgesetzt sind. Der BayVGH geht in der Entscheidung vom 24.06.2002, Az. 26 CS 02.636, ebenfalls davon aus, dass sich Pferde an nicht plötzlich auftretende Geräusche gewöhnen. Auf der gleichen Linie liegt auch eine Entscheidung des OVG Schleswig - Holstein vom 02.12.2015, Az. 1 KN 6/15, die als gerichtsbekannt davon ausgeht, dass Pferde sich an Lärm gewöhnen, dass aber für Pferde jedenfalls keine strengeren Lärmgrenzwerte anzusetzen seien, als für die Wohnnutzung durch Menschen.

Das VG Ansbach hat im Urteil vom 08.06.2011, Az. AN 9 K 10.01894, zwar die immissionsschutzrechtliche Genehmigung eines Hackschnitzzellagers in unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Pferdebetrieb aufgehoben, sieht die maßgebliche Beeinträchtigung aber nur in den plötzlichen Geräuschspitzen z.B. des dort verwendeten Radladers und grenzt diese von den vom Gericht als unproblematisch angesehenen Geräuschen einer Straße ab, da diese konstant Geräusche macht, die nicht zu Erschrecken und Flucht führen.

Bezüglich der Lärmeinwirkungen wurde, auch wenn für Pferde weder gesetzlich noch z.B. in der Verordnung zum Schutz landwirtschaftlicher Nutztiere Grenzwerte für Pferde definiert sind, für die Stallungen und Paddocks eine Lärmberechnung durchgeführt, die Beurteilungspegel von 54 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts ergeben. Damit würden sogar die für Menschen geltenden Immissionsgrenzwerte für ein reines Wohngebiet von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts eingehalten. Es ist aber nicht geboten, Pferde stärker zu schützen als Menschen in einem reinen Wohngebiet, so dass auch diese Lärmberechnung gegen eine unzumutbare Beeinträchtigung der Tiere oder des Tierhaltungsbetriebes spricht.

Richtig ist, dass dennoch einzelne Lärmspitzen, wie beispielsweise Hupen nicht auszuschließen sind. Auch ist nicht auszuschließen, dass diese während der störanfälligen Zeit des Dressurtrainings stattfinden. Auf die besondere Empfindlichkeit der speziellen Pferde kann es dabei rechtlich nur bedingt ankommen. Das Immissionsschutzrecht stellt bei Menschen aus Gründen der Gleichbehandlung immer auf den durchschnittlichen Nachbarn ab. Besondere Empfindlichkeiten, selbst wenn sie medizinisch belegt sind und beispielweise aus Vorerkrankungen herrühren, bleiben unberücksichtigt. Dieser Ansatz ist auch auf Pferde und Betriebe mit Pferdehaltung übertragbar. Auch hier ist es aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, nicht den besonders empfindlichen Tieren eine Sonderstellung zu gewähren. Außerdem sind die Tiere auch vor dem Betrieb selbst

zuzurechnenden plötzlichen Geräuschen nicht geschützt und auch während Ausritten sind solche Geräuschspitzen möglich.

Dass es dadurch im Einzelfall auch zu kritischen Reaktionen der Tiere kommen kann, wie dem im Erörterungstermin geschilderten Sturz eines Kindes von einem erschreckenden Pferd, ist nicht auszuschließen, eine solche Reaktion lässt sich bei Tieren aber nie sicher vermeiden.

Auch wenn keine gesundheitliche Beeinträchtigung und keine erhebliche Beeinträchtigung der Tiere unterhalb der Gesundheitsgefahr eintreten, besteht die Gefahr, dass Kunden ihre Pferde in einem anderen Betrieb unterbringen oder sie einem anderen Betrieb zur Ausbildung anvertrauen. Dieser Punkt wurde vom anwaltlichen Vertreter insbesondere im Erörterungstermin betont, da die Gesundheitsgefahren für die Pferde weniger das Problem seien, sondern vielmehr die davon unabhängige betriebswirtschaftliche Situation des Betriebes.

Sowohl Prof. Dr. Dr. Erhard als auch das AELF haben im Erörterungstermin ausgeführt, dass unter Umständen „der ein oder andere“ sein Pferd anderweitig unterbringen werde. Es sei zweifelhaft, ob dann Kunden gefunden werden könnten, die zum gleichen Preis die freien Plätze nachbelegen würden. Insbesondere im schriftlichen Gutachten des Amtes für Ernährung Landwirtschaft und Forsten wird ausgeführt, es bestünde das Risiko, dass Tiere in anderen Ställen untergebracht würden. Auch bestünde die Gefahr, dass die gewünschte Wertsteigerung wegen des gestörten Trainingsablaufes nicht mehr erzielbar sei und der Betrieb daher nicht in der geplanten Art und Weise fortgeführt werden könnte.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zukünftige Entscheidungen von Kunden nur bedingt vorhersehbar sind. Außerdem durchläuft tatsächlich nur ein Teil der Pferde die volle Ausbildung zum Dressurpferd der Spitzenklasse. Die Pferde, die zum Beispiel zum sogenannten Anreiten im Betrieb sind, also Jungpferde, die vorher nicht geritten wurden und im Betrieb an Sattel und Reiter gewöhnt werden, durchlaufen diese Ausbildung nicht, hier fehlt also der besonders störanfällige Teil der Ausbildung, so dass nichts dafür ersichtlich ist, dass dieses Standbein des Betriebes beeinträchtigt sein sollte. Das mag der weniger lukrative Teil des Betriebes sein, dafür ist hier auch die Zahl und Wechselfrequenz der Pferde deutlich höher. Auch ist dieses Standbein des Betriebes weniger abhängig von der individuellen Eignung des Tieres und den sportlichen Erfolgen, die erzielt werden, also mit weniger Risiken behaftet.

Soweit eine Kundenentscheidung zum Wechsel des Hofes unabhängig von einer Beeinträchtigung der Tiere erfolgen sollte, ist sie der Ortsumfahrung nicht

zurechenbar. Sie gehört, da sie aus der Veränderung der bislang besonders günstigen Lage erfolgt, in den Bereich der Chancen und Erwartungen, auf deren Aufrechterhaltung kein Anspruch besteht. Ein Eigentümer muss daher grundsätzlich hinnehmen, wenn sich eine Veränderung der tatsächlichen Gegebenheiten und ein damit verbundener Verlust der Lagegunst auf den Bestand des Kundenkreises negativ auswirkt. Auch Ertragseinbußen, die etwa durch die Furcht der Kunden vor unzumutbarem Lärm entstehen, sind unerheblich, da Art. 74 BayVwVfG „dem Schutz vor tatsächlichen und nicht vor vermeintlichen Lärmbelastungen dient“ (vgl. OVG Koblenz vom 10.10.2018, Az. 8 C 11694). Daher ist die eventuelle Kundenentscheidung, den Betrieb zu verlassen, obwohl den Pferden keine Beeinträchtigung droht, kein Eingriff in Art. 14 GG. Die Minderung der Erwerbschancen wird dennoch in die Abwägung eingestellt.

Insbesondere resultiert aus der Entscheidung einiger Kunden, den Betrieb zu wechseln, aus unserer Sicht keine Existenzgefährdung des Betriebes. Die Lage des Betriebes ist sicher ein Entscheidungskriterium, aber sicher nicht das Einzige. Die qualitativ hochwertigen Anlagen des Betriebes bleiben ebenso erhalten wie die mit der Ausbildung der Tiere betrauten Personen. Die Frage, wer die Tiere betreut und insbesondere ausbildet, dürfte für die Kundenentscheidung ebenfalls von hoher Bedeutung sein. Aus unserer Sicht lässt sich der Betrieb weiterführen, auch wenn im besonders gewinnträchtigen Segment, das aber zugleich das mit den – von der Ortsumfahrung unabhängigen – meisten Risiken ist, unter Umständen Einbußen zu erwarten sind.

Bezüglich möglicher Abschirmungsmaßnahmen sind diese auch vorliegend möglich. Sie können zum einen im Bereich der Stallungen angebracht werden, um die Pferde insoweit vor dem nächtlichen Scheinwerferlicht und dem damit bedingten Wechsel hell/dunkel zu schützen. Dabei ist von Bedeutung, dass die Scheinwerfer der auf der B 20 fahrenden Fahrzeuge nicht direkt in die Stallungen leuchten, sondern nur die Scheinwerfer der Fahrzeuge, die die Rampe des Knotenpunkts aus Norden von der B 20 kommend benutzen. Zum anderen wären auch in Trassennähe abschirmende Maßnahmen denkbar, die allerdings wegen der Dammlage eine gewisse Höhe erreichen müssen. Im Erörterungstermin wurden vom Staatlichen Bauamt Traunstein Maßnahmen an Ställen oder Boxen, wie beispielweise Jalousien zugesagt, um nachts den Lichteinfall zu verhindern. Alternativ zugesagt wurden trassennahe Blendschutzeinrichtungen nach Maßgabe eines noch zu erstellenden Gutachtens bezüglich Art und Dimensionierung, dabei wurden sowohl Pflanzungen als auch – soweit erforderlich – technische Maßnahmen zugesagt. Der anwaltliche Vertreter

hielt beide Zusagen im Erörterungstermin allerdings für untauglich. Daran ist richtig, dass sie weder gegen Geräusche, insbesondere plötzlich auftretende, helfen würden, noch, dass sie zu einem völlig ungestörten Trainingsbetrieb führen würden. Sie wären allerdings ohne weiteres geeignet, nächtliche Störungen durch Licht zu beseitigen und damit eine der nach den Gutachten maßgeblichen Störungen zu beseitigen oder zumindest zu minimieren. Insofern sind diese Schutzmaßnahmen zugunsten des Vorhabens in der Abwägung berücksichtigt, unabhängig davon, ob der Einwender sie für tauglich erachtet. Ihre Errichtung ist aber nur geboten, sofern der Einwender sie einfordert, da es nicht geboten ist, diese Schutzmaßnahmen gegen den Willen des Einwenders durchzusetzen. Daher wurde die Auflage unter A 6.1.1 dieses Beschlusses entsprechend formuliert, da der Vorhabensträger so innerhalb von sechs Monaten Klarheit darüber erhält, ob der Einwender Maßnahmen wünscht oder nicht.

Zusammenfassend wird daher davon ausgegangen, dass jedenfalls gravierende Beeinträchtigungen, die die Tiere maßgeblich belasten, nicht auftreten werden. Dabei ist insbesondere von einer Gewöhnung der Pferde auszugehen. Nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden können Beeinträchtigungen unterhalb der Schwelle, ab der man sie den Tieren anmerken kann. In diesem Bereich sind die Beeinträchtigungen aber hinzunehmen, da insoweit die Interessen der Allgemeinheit an der Umsetzung des Vorhabens überwiegen. Soweit vorgetragen wird, dass die Pferde aufgrund ihrer Besonderheit auch besonders empfindlich und daher auf eine besonders störungsarme Umgebung angewiesen seien, ist zum einen von Bedeutung, dass diese hochempfindlichen Tiere von ihren Besitzern auch anderen – unter Zugrundelegung dieses strengen Maßstabs – stressigen Situationen wie Transport, wechselnde Unterbringung an Turnierorten, Applaus der Zuschauer und Wettkampfdruck bewusst ausgesetzt werden. Zum anderen sind auch Schutzmaßnahmen möglich und deren Ergreifen einem Betrieb im Außenbereich zumutbar, da hier mit konkurrierenden Nutzungen durch andere außenbereichsverträgliche Vorhaben stets zu rechnen ist. Dabei kann sich der Betrieb auch nicht auf eine besondere Schutzwürdigkeit wegen seines individuellen Betriebskonzepts berufen. Der Außenbereich steht, soweit er nicht ohnehin von Nutzung und Bebauung freizuhalten ist, allen außenbereichsverträglichen Nutzungen und Nutzern in gleichem Maß zu. Anderenfalls könnte man durch individuelle Betriebsgestaltung einen zusätzlichen, über das gesetzlich gebotene Maß hinausgehenden Schutzbereich schaffen, der von außenbereichsverträglicher Nutzung freizuhalten wäre. Im schlimmsten Fall müsste der Einwender sein exklusives Konzept, das auch eigentumsrechtlich lediglich als Chance oder

Lagevorteil zu bewerten ist, an die Begebenheiten anpassen. Diese Anpassung würde den Betrieb zwar weniger lukrativ machen, da das Geschäftsmodell sehr speziell ist, es gibt aber keinen Anspruch darauf, eine besonders lukrative Form der Pferdehaltung fortführen zu können. Die dadurch entstehenden Einbußen sind in der Abwägung ebenso berücksichtigt wie die Beeinträchtigungen unterhalb der Schwelle einer merkbaren Reaktion der Tiere, sie müssen aus unserer Sicht aber hinter den für das Vorhaben sprechenden Gründen zurücktreten.

Die eben getroffenen Feststellungen haben in den Stellungnahmen von Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und Herrn Prof. Dr. Dr. Erhard, verbunden mit ihren Ausführungen im Erörterungstermin eine ausreichende Grundlage. Sowohl die Frage nach einer Gesundheitsgefährdung, als auch die Fragen nach Beeinträchtigungen unterhalb der Gesundheitsgefährdung als auch die Fragen nach der Beeinträchtigung der Dressurausbildung lassen sich hinreichend beantworten. Es ist nicht geboten, weitere Gutachten einzuholen. Weitere Erkenntnisse zur Frage der spezifischen Empfindlichkeit von Pferden sind nicht zu erwarten, da hier, wie von den Gutachtern ausgeführt, wissenschaftliche Grenzen erreicht werden, Forschungsgutachten sind für die Beurteilung in einem Planfeststellungsverfahren nicht erforderlich. Auch die Einholung eines weiteren Gutachtens von einem auf Dressurpferde spezialisierten Gutachter ist nicht geboten, da sie aus unserer Sicht keine für die Beantwortung der aufgeworfenen Fach- und Rechtsfragen nötigen Erkenntnisse bringen würde, unabhängig davon, ob es hierfür noch spezialisiertere Fachleute gibt. Eine weitere betriebswirtschaftliche Begutachtung ist aus unserer Sicht nicht geboten, da sich – basierend auf der fachlichen Einschätzung zu Pferden und der hierzu ergangenen Rechtsprechung – auch die Fragen nach einer Existenzgefährdung oder sonstigen Beeinträchtigung des Betriebes beantworten lassen. Die entsprechenden Anträge aus dem Erörterungstermin nach ergänzenden Gutachten werden daher abgelehnt.

Die Einwendung, das Ausreiten mit den Pferden sei nicht mehr möglich, wird zurückgewiesen. Insbesondere in Richtung Westen verbleiben die Möglichkeiten auszureiten, so wie sie derzeit sind. Nach Norden ist die Querungsmöglichkeit im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 so umgeplant worden, dass die Bahnlinie mit der bestehenden Brücke und die B 20alt mit einer Geh- und Radwegunterführung gequert werden kann, so dass insbesondere der Osinger Wald auch künftig erreicht werden kann. Gegenüber dem Bestand, der eine höhengleiche Querung der B 20 erfordert, wird die Verkehrssicherheit für Pferd und Reiter erhöht. Soweit auf die für Reiter besonders attraktiven Wäldchen im Osten von Biburg abgestellt wird, mag

deren Erreichbarkeit erschwert sein, Wälder in ähnlicher oder größerer Ausdehnung und Attraktivität sind aber auch südlich und westlich in einer Entfernung von wenigen hundert Metern erreichbar. In östlicher und südöstlicher Richtung treffen Reiter auch bisher schon nach wenigen hundert Metern auf das Gewerbegebiet Hauspoint, die Bahnlinie oder das Wohngebiet Haiden, so dass jedenfalls längere Ausritte in diese Richtungen auch bisher schon weniger attraktiv sein dürften. Wenn jede Veränderung der Ausreitbedingungen wie vorgetragen zur Unmöglichkeit der Weiterführung des Betriebes führen würde, würde sich im Übrigen auch die Frage nach der Tragfähigkeit des Betriebskonzepts stellen. Im Übrigen besteht auch hier kein Anspruch auf Unveränderbarkeit der umliegenden Ausreitmöglichkeiten.

Die befürchtete Verkehrsmehrung auf der durch Biburg führenden Gemeindeverbindungsstraße wird durch die Verkehrsgutachten nicht gesehen, so dass davon ausgegangen wird, dass sie sich jedenfalls im zumutbaren Bereich bewegen wird, so dass sich die Gefährdung für Tiere, Personal und Kunden beim Überqueren der GVS gegenüber dem Bestand nicht erhöht.

Die Sorge, die gemeinsame Versorgung mittels des Kleinheizkraftwerkes der Nachbarn werde unmöglich, weil deren Wald betroffen sei, teilen wir nicht. Abgesehen davon, dass dieser Belang bei der Betroffenheit der Nachbarn behandelt wird, handelt es sich für Einwander 3001 lediglich um eine besonders günstige Möglichkeit der Energieversorgung, auf deren Aufrechterhaltung kein Anspruch besteht und die im Übrigen auch sonstigen Schwankungen (Holzpreis, Sturmschäden, Käferbefall, Verfügbarkeit von zum Einschlag reifem Holz) ausgesetzt ist.

Soweit nebenbei die erschwerte Vermietung des Doppelhauses angesprochen wird, ist diese nicht zu befürchten, da die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, eventuelle Mindereinnahmen aus der Vermietung als bloße Erwerbschancen zu bewerten sind, die wegen überwiegender öffentlicher Interessen hinzunehmen sind, so dass die Frage, ob die Wohnnutzung nicht ohnehin durch Familienangehörige erfolgt, offen bleiben kann.

Die Kritik an den durchgeführten Lärmberechnungen weisen wir zurück, da diese nach den geltenden Vorschriften durchgeführt wurden. Gleiches gilt für die den Richtlinien entsprechende Trassenführung.

Wegen der allgemein gehaltenen Einwendungen zu Abwasserbeseitigung, Streusalzschäden, „Bodenverseuchung“ und Grundwasserstrom wird zunächst auf die Ausführungen zur Entwässerung in diesem Beschluss verwiesen. Die Entwässerung des Niederschlagswassers entspricht dem Stand der Technik und

findet auch die Zustimmung des Wasserwirtschaftsamtes Traunstein, dessen Einschätzung hier ein hohes Gewicht zukommt. Gleiches gilt für sonstige Auswirkungen auf das Grundwasser. Soweit die Wasserversorgung der Pferde bzw. landwirtschaftlichen Flächen angesprochen wird, wird der Vorhabensträger diese anpassen, soweit dies durch den Bau der Ortsumfahrung erforderlich wird. Gleiches gilt für die erwähnte Feuerlösch-Infrastruktur.

Wegen der angesprochenen Fledermäuse, der Krötenwanderung, des Feldhamsters und der sonstigen Tiere wird auf die Ausführungen zum Artenschutzrecht in diesem Beschluss verwiesen.

Auch die Einwendungen zum nachgeordneten Wegenetz und Feinstaub sind bereits bei den allgemeinen Einwendungen behandelt.

Lärmschutzmaßnahmen sind wegen fehlender Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte weder für die Wohnhäuser noch für die Stallungen und Paddocks des Gutes Biburg erforderlich.

Dass sich durch die Anpassung („Begradigung“) der GVS von Biburg nach Haiden die verkehrsbedingten Risiken steigern würden, sehen wir nicht, der Charakter der Straße verändert sich nicht und eventuelle Geschwindigkeitsüberschreitungen einzelner Verkehrsteilnehmer sind dem Vorhabensträger nicht zuzurechnen.

Zum UNESCO-Biosphärenreservat verweisen wir auf die allgemeinen Ausführungen, ebenso zum allgemeinen Flächenverbrauch. Soweit der Einwender rügt, der Flächenverbrauch müsste anders berechnet werden, da auch Flächen, die Beeinträchtigungen ausgesetzt seien, miteinbezogen werden müssten, entsprechen die Berechnungen des Vorhabensträgers den entsprechenden fachlichen und rechtlichen Vorgaben und sind daher nicht zu beanstanden.

Zur geforderten bahnparallelen Trassenführung und einer Kombination mit dem Bahnausbau wird auf den Variantenvergleich und die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen verwiesen. Gleiches gilt für die In Bezug genommenen politischen Aussagen.

Die Kosten wurden entsprechend den üblichen Vorgehensweisen abgeschätzt, für den jeweiligen Planungsstand aktualisiert und im Rahmen der üblichen Wirtschaftlichkeitsberechnungen bewertet.

Soweit der Einwender 3001 an verschiedenen Stellen seines Schreibens die Abstimmungsvorgänge und Verfahrensweisen des Stadtrates oder Bürgermeisters der Stadt Laufen kritisiert, sind diese für die Planfeststellung nicht maßgeblich. In diesem Beschluss wird über den Antrag des Staatlichen Bauamts entschieden, das

für den Straßenbulasträger Bundesrepublik Deutschland handelt. Eventuelle kommunalrechtliche Verstöße der Stadt Laufen oder einzelner Organe oder Mandatsträger würden sich – selbst wenn man solche annehmen würde – nicht auf dieses Verfahren auswirken.

Der Einwender 3001 hat bereits im Planungsprozess zahlreiche Anregungen zur Trassenführung vorgebracht, u.a. in einem Gespräch am 26.01.2012, auf das er Bezug nimmt. Als Ergebnis wurde die Achse, soweit mit artenschutzrechtlichen Belangen in Einklang zu bringen, in Richtung des Waldes verschoben und die Anschlussrampe um 28 m in Richtung Osten verschoben. In dieser Fassung wurde die Planung dann zur Planfeststellung eingereicht. Dass dabei nicht allen Anregungen des Einwenders entsprochen werden konnte, macht die Planung nicht fehlerhaft oder rechtswidrig.

Wegen der allgemein gehaltenen Ausführungen z.B. zur Zahl der Anschlussstellen, Raumordnung, Mautflucht, Stadtentwicklung, Grenzbrücke und zur behaupteten fehlenden Erforderlichkeit des Projekts verweisen wir auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen.

Zusätzlich bezieht der anwaltliche Vertreter den technischen Bericht des Dipl. Ing. Herrn F. vom 21.11.2012 mit ein, der dem Einwendungsschriftsatz als Anlage beigefügt wurde. Dieser befasst sich im Wesentlichen mit der Variante 2a, wobei der Bericht selbst auch von der notwendigen Auslösung zweier Wohnobjekte ausgeht. Da die Variante 2a auch seitens des Staatlichen Bauamts Traunstein zur besseren Vergleichbarkeit ausgeplant und den Tekturunterlagen beigefügt wurde, wird wegen des Berichts von Dipl. Ing. F. auf die Ausführungen zur ausgeplanten Variante 2a verwiesen. Der Bericht zeigt keine zusätzlichen, nicht auch vom Vorhabensträger erkannten Vorteile der Variante 2a auf, so dass er auch unsere Entscheidung für die Vorzugstrasse nicht zu ändern vermag.

Auf das einbezogene Schreiben des Vereins Pro Naturland wird unter Einwendernummer 3002 eingegangen.

Soweit der anwaltliche Vertreter auch die Einwendungen der Einwender 1002, 1001, 4017 und 4007 als Einwendungen des Einwenders Nr. 3001 verstanden wissen will, werden die Einwendungen unter der jeweiligen Nummer erörtert. Abgesehen davon, dass die inhaltlichen Unterschiede gering sind, erübrigt sich damit auch eine Entscheidung, ob die Vorgehensweise, jeweils den Vortrag einer Vielzahl von Mandanten auch zum Vortrag des jeweils anderen zu erklären, als zulässige Erhebung von Einwendungen anzusehen ist. An dieser Vorgehensweise bestehen aber erhebliche rechtliche Zweifel.

Soweit im Schreiben vom 03.11.2014 selbst inhaltliche Einwendungen erhoben werden, beschränken sich diese im Wesentlichen darauf, zu rügen, dass gegenüber den Isophonenkarten der Unterlage 19.4 (Karte 13 b) die Planungen der Variante 4 verändert wurden. Diese Unterlage ist Basis der Umweltverträglichkeitsstudie, die für das Linienfindungsverfahren erstellt wurde. Für den Vergleich auf der Ebene der Umweltverträglichkeitsstudie und der Linien an sich ist die Unterlage nach wie vor ausreichend. Für die materielle Entscheidung und die Frage, ob die Variante 4 in der Fassung, wie sie zur Planfeststellung eingereicht wurde, z.B. den gesetzlichen Anforderungen an den Lärmschutz gerecht wird, wurden die Lärmberechnungen und weiteren Gutachten dann auch auf Basis dieser ausgeplanten Variante erstellt. Basis unserer Entscheidung ist also die detailliertere Fassung mit den detaillierteren Unterlagen, die entsprechend den geltenden Vorschriften berechnet wurden. Sie liefern ein exakteres Bild zu jedem Immissionsort als dies eine Isophonenkarte könnte. Alle Veränderungen, sowohl zu Gunsten als auch zu Lasten des Einwenders 3001 sind dabei in den Berechnungen berücksichtigt worden.

Einwender Nummer 3002/4002

Hierbei handelt es sich um den Verein Pro Naturland der als solcher Einwendungen erhoben hat, die sich auch viele weitere Einwender zu eigen machen. Inhaltlich decken sich die Ausführungen ebenfalls in weiten Teilen mit den allgemeinen Einwendungen vieler Einwender, so dass zunächst auf die Ausführungen zu diesen Einwendungen verwiesen wird. Soweit darüber hinaus ausdrücklich für jedes Vereinsmitglied alle im anwaltlichen Schriftsatz erhobenen Einwendungen ebenfalls erhoben werden, liegen entsprechende Vollmachten nur teilweise vor, inhaltlich behandelt sind sie in diesem Beschluss aber davon unabhängig. Soweit bei den weiteren Mandanten dieser Kanzleien jeweils wieder Bezug genommen wird auf das Vorbringen von Einwender 3002, auf Schreiben aus dem Linienfindungsverfahren oder den angesprochenen technischen Bericht oder weitere Schreiben, die zum Bestandteil der Einwendung von Einwender 3002 erklärt wurden, wird hierauf jeweils nicht mehr eingegangen, sondern auf die obigen Ausführungen verwiesen. Ebenso erübrigt sich ein Eingehen auf die weiteren, teilweise in jedem Schriftsatz vorgetragenen Einwendungen allgemeiner Natur, da sie nicht über die vorab behandelten allgemeinen Einwendungen oder die von Einwender 3002 vorgetragenen Einwendungen hinausgehen.

Zentrales Anliegen des Vereins im Verfahren war, dass das Staatliche Bauamt Traunstein eine bahnparallele Variante plant, die auch einen zweigleisigen Ausbau der Bahnlinie berücksichtigt. Diesem Anliegen ist der Vorhabensträger im Zuge der

Erarbeitung der Tekturunterlagen nachgekommen. Insoweit ist auch die geforderte Abstimmung mit der Bahn erfolgt, soweit sie nach deren Planungsstand bereits erforderlich und möglich ist. Dass das Staatliche Bauamt für die Ausplanung einen zweigleisigen Ausbau unterstellt hat, unabhängig davon, ob und wann dieser seitens der Bahn in Angriff genommen wird, entspricht aus unserer Sicht einer vorausschauenden Planung. Dabei hat das Bauamt die Linie so ausgeplant, dass sie auch unabhängig vom Bahnausbau gebaut werden könnte, was ebenfalls ein Anliegen des Vereins war. Ein Eingehen auf die diversen, vom Verein zitierten Schreiben unterschiedlichster Minister und Abgeordneter ist entbehrlich. Aufgabe des Planfeststellungsverfahrens ist es, über die Genehmigungsfähigkeit eines konkreten Projektes zu entscheiden. Dazu gehört nicht, den üblicherweise Jahre oder gar Jahrzehnte dauernden Prozess der vorausgehenden politischen Willensbildung oder den vollständigen Planungsprozess in jedem Einzelschritt zu durchleuchten oder zu hinterfragen. Das gilt auch für die Ausführungen zu einem eventuellen Wechsel der Einstellung der Stadt Laufen zur Frage, welche Variante vorzugswürdig sei. In diesem Verfahren wird über eine Bundesstraße entschieden, bei der das Staatliche Bauamt für die Bundesrepublik Deutschland entscheidet, welche Planung einer Überprüfung in diesem Verfahren unterzogen wird.

Soweit die Einwendungen sich auch auf Fledermäuse beziehen, sind diese im Artenschutz behandelt. Die Zerschneidungswirkung, sowohl für Tiere als auch für die Landschaft wird sowohl vom Vorhabensträger als auch von der Planfeststellungsbehörde anerkannt, ist aber entsprechend den geltenden Vorschriften berücksichtigt worden und ändert nichts am gefundenen Ergebnis.

Die in den Raum gestellte Bannwaldeigenschaft des Biburger Waldes liegt rechtlich nicht vor.

Soweit in der Einwendung unter Bezugnahme auf eine Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V. davon ausgegangen wird, die bahnnahen Lebensräume (Sukzessionsflächen) müssten nicht in die Flächenbilanzierung und Abwägung einbezogen werden, da sie durch den Bahnausbau ohnehin zerstört würden, entspricht dies nicht der Rechtslage. Abgesehen davon, dass der zweigleisige Bahnausbau zeitlich nicht absehbar ist, können Flächen nicht einfach wegen ihrer unter Umständen zukünftig durch einen anderen Projektträger zu verantwortenden Zerstörung unberücksichtigt bleiben. Richtig ist, sie mit geringerem Gewicht einzustellen, da sich ihre tatsächliche Qualität aufgrund zwischenzeitlicher Verbuschung nachteilig verändert hat, das ist im Rahmen der Ausplanung der bahnparallelen Variante erfolgt. Letztlich ist es aber für die Trassenentscheidung

auch nicht entscheidend, ob diese Flächen einbezogen werden oder nicht, da, wie im Variantenvergleich dargestellt, andere Belange von höherem Gewicht den Ausschlag geben.

Die weiteren Einwendungen finden sich auch – weitgehend wortgleich – u.a. im Vortrag des Einwenders 3001, so dass auf diese hier nicht nochmals eingegangen wird.

Das angesprochene historische Steinkreuz wird versetzt. Eine Substanzgefährdung der denkmalgeschützten Objekte entlang der Trasse ist nicht zu befürchten, da der Abstand zur Straße groß genug ist.

Die Einwendungen zum Artenschutz und zur Wirksamkeit der naturschutzrechtlich gebotenen Maßnahmen, wie der Grünbrücke, beschränken sich darauf, deren Wirksamkeit pauschal zu bezweifeln. Dies gibt keinen Anlass, an der Einschätzung der einbezogenen Fachbehörden zu zweifeln, die die Maßnahmen für ausreichend halten. Fischotter, Biber und Haselmaus sind im Artenschutz und bei den allgemeinen Einwendungen behandelt. Die Forderungen nach weiteren „fachlich geeigneten Untersuchungen vor Ort“ weisen wir zurück. Die durchgeführten Untersuchungen entsprechen dem, was rechtlich und fachlich geboten ist. Weitere Untersuchungen versprechen keine weiteren Erkenntnisse und wie im Artenschutz ausgeführt, sind weder ein lückenloses Arteninventar, noch Untersuchungen „ins Blaue hinein“ geboten. Gleiches gilt für die angeblich mangelhaften Untersuchungen zum FFH-Gebietsschutz.

Auch setzt das Verfahren keinen unzulässigen Zwangspunkt für ein eventuell späteres Verfahren für eine weitere Grenzbrücke.

Zur angesprochenen Wasservorbehaltsfläche ist nach den im Verfahren eingeholten Stellungnahmen und Gutachten davon auszugehen, dass keine relevante Beeinträchtigung stattfindet. Zum einen fließt das Grundwasser in Tiefen von 50 m unter GOK, zum anderen ist der bindige Moräneboden, der das Grundwasser schützt, an der maßgeblichen Stelle bis zu 13 Meter dick, so dass auch bei Einschnittslage der Straße noch eine ausreichend dicke Schicht dieser Bodenart verbleibt (mindestens 5 Meter), der natürliche Schutz des Grundwassers also erhalten bleibt.

Die Schlussfolgerung des Vereins, private Belange seien bei der Variante 2a nur durch Lärmbetroffenheit tangiert, hat sich im Rahmen der Ausplanung dieser Variante als falsch herausgestellt. Auf die dortigen Ausführungen dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Punkte Flächenverbrauch und Existenzgefährdung sind beim jeweiligen Betrieb behandelt, die Auswirkungen auf die Landwirtschaft als öffentlichen Belang sind ebenfalls in diesem Beschluss behandelt.

Soweit der Verein einwendet, die Ortsumfahrung Laufen führe unweigerlich dazu, dass in ihrer Nähe (nur noch) Gewerbegebiete ausgewiesen würden, liegt die Planungshoheit bei der Stadt Laufen, die die Entwicklung dementsprechend steuern kann.

Soweit die Einwendungen im Ausgangsverfahren darauf abzielen, der Vorhabensträger solle die Linie 2a soweit ausplanen, dass sie mit der Vorzugsvariante vergleichbar sei, ist das Bauamt dem in der 1. Tektur vom 19.06.2017 nachgekommen. Selbst wenn, wie vom Verein vorgetragen, auch einige Träger öffentlicher Belange eine bahnparallele Linienführung befürworten, führt dies nicht dazu, dass eine andere Trasse nicht genehmigungsfähig wäre. Auch öffentliche Belange sind der Abwägung zugänglich und in diese eingestellt. Insoweit besteht kein Unterschied zu privaten Belangen, da jeder Belang – egal ob öffentlich oder privat – mit dem ihm zukommenden Gewicht einzustellen ist.

Ob eine im Vorfeld getroffene Entscheidung des Stadtrates von Laufen einstimmig gefallen ist, oder nicht, ist ohne Bedeutung, da vorliegend über einen Antrag des Staatlichen Bauamts Traunstein zu entscheiden ist. Im Übrigen sind Mehrheitsentscheidungen im Ergebnis nicht anders zu werten als einstimmige Entscheidungen.

Der Vorwurf, der Flächenverbrauch habe sich gegenüber dem Vorentwurf vergrößert, wird vom Vorhabensträger eingeräumt und richtig mit der Einführung der RAL (Richtlinien zur Anlage von Landstraßen) begründet. Er wäre auch bei einer anderen Variante eingetreten, da alle Varianten der RAL angepasst worden wären.

Soweit sich die Einwendungen des Vereins mit Fragen zu Stadtratssitzungen befassen, sind diese für das Planfeststellungsverfahren ohne Belang.

Der Problembereich „Flächensparen“ ist in der Planung und in diesem Beschluss behandelt. Auch an dieser Stelle sei aber nochmals klargestellt, dass Zielvorstellungen und Erklärungen aus dem politischen Raum keine Bindungswirkung für das Verwaltungsverfahren entwickeln, so lange sie nicht in gesetzliche Vorgaben umgesetzt werden.

Die Einwander kritisieren die unterschiedliche Bewertung der Varianten bei der Verkehrssicherheit. Richtig ist, dass sich auch Variante 2a verkehrssicher planen lässt, wie die Unterlagen im Tekturverfahren zeigen. Das ist aber nur einer von

vielen in der Variantenauswahl zu berücksichtigenden Gesichtspunkten und ändert nichts daran, dass Variante 4 ebenfalls verkehrssicher ist.

Die Kritik am Verkehrsgutachten weisen wir zurück. Dies wurde entsprechend den methodischen Standards erstellt. Auch die Aufteilung des angesprochenen Verkehrs von/nach Leobendorf ist schlüssig. Es wird davon ausgegangen, dass ca. 1.300 Fahrzeuge von der St 2103 auf die Umfahrung fahren, ungefähr zu gleichen Teilen aus Richtung Laufen und aus Richtung Leobendorf. Dass hierbei auch Fahrten von Leobendorf Richtung Freilassing über die Umfahrung durchgeführt werden (und nicht wie von den Einwendern vorgetragen ausschließlich über die bisherige „direkte“ Verbindung), ist plausibel, da mit der B 20 eine leistungsfähige Verbindung geschaffen wird.

Die Planung der Variante 2a wurde so durchgeführt, dass diese alle Unterführungen – auch des nachgeordneten Straßennetzes - mit 4,50 m Lichter Höhe berücksichtigt, also für alle gemäß § 32 StVZO zugelassenen Lkw geeignet wäre. Insofern wird der Variantenvergleich, anders als von den Einwendern vorgetragen, nicht durch ein „Aussperren“ von Lkw oder ÖPNV beeinflusst.

Dass die Planung keine Umfahrung des Ortsteils Letten enthält, ist richtig, gilt aber für alle Varianten und wird im Übrigen spezieller bei den von der Kanzlei Labbé und Partner vertretenen Einwendern behandelt.

Zu den Einwendungen, die Variante 2a ließe sich mit Blick auf den Schallschutz noch optimieren, ist erneut darauf hinzuweisen, dass eine solche Optimierung zwar technisch möglich wäre (das gilt im Übrigen auch für die Vorzugsvariante), aber rechtlich nicht geboten ist und daher vom Vorhabensträger ebenso wenig verlangt werden kann, wie bei der planfestgestellten Variante. Insofern ist im Variantenvergleich auch nicht eine optimierte Variante 2a einzustellen, da diese unrealistisch wäre und so den Vergleich verzerren würde.

Die räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Laufen werden nicht unangemessen eingeschränkt. Auch bislang ist das Ortsbild geprägt durch das zentrale Stadtgebiet mit der Altstadt und eine Vielzahl von Ortsteilen im Süden und Westen, auch bedingt durch die Lage an der Salzach und der Bundesgrenze. Alle Ortsteile zu umfahren, ist nicht sinnvoll möglich und auch eine bahnparallele Trasse würde das Stadtgebiet teilen, bzw. die bestehende Trennungswirkung der Bahnlinie verstärken. Die bauliche Entwicklung, die im Übrigen in der Planungshoheit der Stadt Laufen liegt, wird zwar beeinflusst - das aber durch jede Variante - aber nicht unverhältnismäßig eingeschränkt.

Soweit die Einwender darauf abstellen, das Staatliche Bauamt Traunstein oder sein Leiter hätten im Rahmen der Vorstellung der Umweltverträglichkeitsstudie (2007) eine bahnparallele Variante bevorzugt, ist zu berücksichtigen, dass es durchaus möglich ist, dass auch eine Behörde ihre Meinung aufgrund neuerer Erkenntnisse oder detaillierterer Untersuchungen ändert. Das führt aber nicht dazu, dass die geänderte Meinung nicht richtig sein kann. Im Übrigen ist dieser Punkt auch nicht ausschlaggebend, da die Planfeststellung eben die jetzt beantragte Variante auf ihre Genehmigungsfähigkeit hin zu überprüfen hat. Dabei ist ohne Belang, ob der Vorhabensträger schon immer diese Variante beantragen wollte - was regelmäßig zu dem Vorwurf führt, ein Variantenvergleich sei von Vorfestlegungen geprägt und deshalb nicht ergebnisoffen gewesen – oder ob er sich erst im Rahmen der Vorplanungen hierzu entschieden hat.

Das Staatliche Bauamt Traunstein räumt in seiner Stellungnahme zu den Einwendungen durchaus ein, dass im Rahmen des Linienfindungsverfahrens – da zu diesem Zeitpunkt die Varianten 2a und 4 als in etwa gleichwertig eingestuft wurden – die Abstimmung des Stadtrates von Laufen für die Variante 4 maßgeblich die Entscheidung des Bauamts für diese Variante beeinflusst hat. Das ist aber zum einen nicht zu beanstanden, da bei gleichwertigen Planungsalternativen ein Planungsermessen des Baulastträgers besteht, sich für eine Variante zu entscheiden. Zum anderen haben die durchgeführten weiteren Untersuchungen und insbesondere die Ausplanung der Variante 2a im Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017, die den Ausbau der Bahn sowie die entsprechenden Sicherheitsabstände berücksichtigt, bestätigt, dass dies ortsferne Variante 4 zu Recht bevorzugt wurde. Der Forderung nach einer vergleichbaren Ausplanung wurde also Genüge getan, sie erbrachte aber ein anderes als das von den Einwendern erwartete Ergebnis.

Soweit unter Bezugnahme auf Details einzelner Unterlagen Einwendungen gegen die Vorzugsvariante hergeleitet werden, wie zum Beispiel die höchste Entlastungswirkung von 47% (blaue Variante 2) gegenüber 41% (orange Variante 4), vermögen diese am Gesamtergebnis des Variantenvergleichs nichts zu ändern. Wie dort ausgeführt, müssen hier alle Gesichtspunkte einfließen. Eine Variante muss also nicht in allen Punkten am besten abschneiden, um insgesamt vorzugswürdig zu sein. Man kann die Variantenentscheidung nicht isoliert z.B. am Kriterium der Verkehrswirksamkeit festmachen oder isoliert am Flächenverbrauch oder der Entlastungswirkung. Für die Gewichtung der einzelnen Belange spielen auch die Planungsziele eine Rolle und es liegt in der Natur der Sache einer jeden

Abwägungs- oder Ermessensentscheidung, dass die Entscheidung für bestimmte Belange immer auch die Entscheidung gegen bestimmte andere Belange beinhaltet.

Soweit die Einwander kritisieren, im Erläuterungsbericht seien bei Brückenbauwerken „Lichte Höhe“ und „Lichte Weite“ vertauscht, wurde dies in den Tekturunterlagen korrigiert.

Dass bei der Länge der Ortsumfahrung die Rampen, Radwege, Feld- und Waldwege und sonstige anzupassende Wege nicht berücksichtigt wurden, ist richtig, die gewählte Darstellung ist aber auch korrekt und im Übrigen auch keine Besonderheit der Vorzugsvariante.

Die Ortsumfahrung Laufen als Kraftfahrstraße zu widmen, entspricht dem Ziel, eine leistungsfähige Bundesstraßenverbindung zu schaffen und ist auch möglich. Die von den Einwendern angenommene durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h ist nicht anzunehmen, da die Trasse mit einer Planungsgeschwindigkeit von 100 km/h geplant wurde, auch im Bereich der Knotenpunkte und Anschlussstellen.

Bei der Trassenführung ist nachvollziehbar, dass eine Führung der Ortsumfahrung in durchgehender Einschnittslage z.B. im Bereich der Kreuzung mit der ebenfalls im Einschnitt geführten Bahnlinie nicht möglich ist. Abgesehen davon ist eine Führung im Einschnitt zwar mit Blick auf den Verkehrslärm günstiger, rechtlich aber nicht geboten und hat im Übrigen beispielsweise beim Flächenverbrauch und den Baukosten auch gewichtige Nachteile.

Soweit die Fahrtrichtung des Überholfahrstreifens zwischen Biburg und Froschham kritisiert wird, weisen wir den Einwand zurück. Die erforderlichen Mindestlängen pro Fahrtrichtung lassen sich an anderer Stelle nicht realisieren und ein Gefälle der Gradienten von 1% fällt nicht ins Gewicht.

Die angesprochene Durchschneidung der Flurnummer 570 der Gemarkung Leobendorf ist auf das Mindestmaß reduziert, aus Gründen des Artenschutzes ist aber die Einhaltung eines Mindestabstandes zum Waldrand hin erforderlich. Eine besondere Unfallgefahr durch die leichte Kurve und die Einziehung des Überholfahrstreifens sehen wir nicht, ebenso wenig wie unzumutbare Lärmbelastungen. Die entstehenden Umwegigkeiten für die Landwirtschaft hängen nicht von der Zahl der Fahrstreifen in diesem Bereich ab, sondern von der Ortsumfahrung als solcher. Eventuelle Entschädigungen hierfür sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Länge des Überholfahrstreifens zwischen Oberheining und Niederheining ist erforderlich, zum einen um sichere und sinnvolle Überholvorgänge zu ermöglichen, zum anderen um sich den Vorgaben der

RAL an den Anteil von Überholfahrstreifen an der Gesamtstrecke anzunähern, wenn auch ihre Einhaltung nicht ganz möglich ist, was aber auch den Vorwurf überdimensionierten Flächenverbrauchs entkräftet.

Der vom Bundesverkehrsministerium angeregte Verzicht auf ein weiteres Bauwerk zwischen Daring und Lepperding gegenüber dem Vorentwurf ist aus Gründen der Kosten- und Flächensparnis nachvollziehbar, die dadurch entstehenden Umwege zumutbar.

Soweit zum einen die „Panoramalage“, also die Führung in Dammlage, zum anderen die „extreme Troglage“ kritisiert wird, zeigt dies zum einen, dass jede Art der Trassenführung auch Nachteile mit sich bringt und somit kritisiert werden kann. Zum anderen richtet sich die Trassenführung wie bereits an anderer Stelle ausgeführt nach den gültigen Richtlinien und kann insbesondere in hügeligem Gelände nie an allen Stellen dem Geländeverlauf folgen, insbesondere markante Höhenunterschiede wie die Hangleite müssen mit einem Wechsel von Damm- und Einschnittslage bewältigt werden, um eine akzeptable Steigung der Gradienten zu erreichen.

Den Einwand der unverhältnismäßigen Lärmmehrbelastung für den Ortsteil Niederheining weisen wir zurück. Dabei erkennen wir durchaus eine Lärmbelastung dieses Ortsteils, die sich aber nicht wesentlich vom Bestand unterscheidet und im Übrigen durch die Planung einer Lärmschutzwand im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 gegenüber der Ausgangsplanung nochmals verringert wurde, wobei auch die Ausgangsplanung schon zu einer Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV führte.

Dass die Isophonenbänder in der UVS nicht den aktuellen Stand der Planung widerspiegeln, ist richtig. Isophonenbänder können aber ohnehin nur als Orientierungshilfe zur Abschätzung von Lärmauswirkungen z.B. im Rahmen des Variantenvergleichs dienen. Die Beurteilung der Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV in diesem Beschluss erfolgt allerdings auf Basis der Lärmberechnung für die einzelnen Immissionsorte, die dem aktuellen Planungsstand entspricht. Die geforderte zusätzliche Einbeziehung von Gemeindeverbindungsstraßen, ihre Notwendigkeit unterstellt, würde wegen deren geringer Verkehrsbelastung zu keinen relevanten anderen Ergebnissen führen, da insoweit die Verkehrsbelastung der B 20 dominiert.

Die Einwendungen werden auch zurückgewiesen, soweit sie sich gegen die Art und Weise der Auslegung durch die Stadt Laufen richten. Auch wenn man unterstellt, dass die Auslegung, wie von den Einwendern dargestellt, an einem Tisch im

Vorzimmer des ersten Bürgermeisters durchgeführt wurde, ist dies nicht zu beanstanden. Es ist rechtlich nicht geboten, die Pläne auszuhängen. Es reicht aus, wenn sie in den Ordnern eingesehen werden können. Dass es für den Bürger nicht einfach ist, die umfangreichen Planunterlagen vollständig zu sichten, zu lesen und nachzuvollziehen, ist richtig. Das liegt aber vor allem an dem für ein Planfeststellungsverfahren notwendigen Umfang und Detaillierungsgrad der Unterlagen und nicht an der Art und Weise, wie sie zur Einsicht ausliegen. Im Übrigen bestand auch die Möglichkeit, die Unterlagen im Internet einzusehen.

Einwender 3003/4003

Der Einwender ist Grundbetroffener. Das im Ausgangsverfahren noch bestehende Auseinanderfallen von Einwender und Grundeigentümer hat sich zwischenzeitlich erledigt.

Dass es sich bei der Flurnummer 603 der Gemarkung Heining um Bauerwartungsland handeln würde, ist unter Umständen (so diese Einschätzung denn zutrifft), für das Entschädigungsverfahren von Relevanz, für das Planfeststellungsverfahren aber nur eine Chance auf eine günstige Vermögensentwicklung. Im Übrigen verbleibt eine undurchschnittene Grundstücksfläche von über 20.000 m², die also sowohl für die weitere landwirtschaftliche Nutzung als auch für eine eventuelle Überplanung seitens der Stadt Laufen geeignet bleibt. Auch die Flächen innerhalb „des Kreisels“ sind für die ordnungsgemäße Straßenentwässerung erforderlich und daher unverzichtbar. Ob bei Flurnummer 620 der Gemarkung Heining unwirtschaftliche Restflächen verbleiben, wird noch im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu prüfen sein. Sofern sich diese Annahme bestätigt, würden sie vom Vorhabensträger erworben und so ein Ausgleich für die entfallenden Pachteinahmen erzielt. Der bisher auf Flurnummer 609 der Gemarkung Heining verlaufende öFW muss wegen der Anschlussstelle verlegt werden und kann künftig nicht anders platziert werden als auf der Flurnummer 620 der Gemarkung Heining. Daher ist die Beeinträchtigung hinzunehmen, auch wenn unwirtschaftliche Restflächen entstehen sollten. Das Wohnanwesen ist durch Entfernung und dazwischenliegende Bebauung so weit von der Ortsumfahrung Laufen entfernt, dass eine Beeinträchtigung der Gebäudesubstanz ausgeschlossen ist.

Einwender 3004/4004

Der Einwender, eine Erbengemeinschaft, ist Grundbetroffener, zusätzlich ist auch eines der Mitglieder als Alleineigentümer eines weiteren Grundstücks

Grundbetroffener. Bis auf Flurnummer 468 der Gemarkung Leobendorf (das Wohnanwesen) sind die Flächen verpachtet.

Die Zufahrt zum Wohnanwesen muss in der Höhe leicht angepasst werden, wobei das Staatliche Bauamt Traunstein zugesichert hat, die Zufahrtmöglichkeit auch während der Bauzeit zu erhalten. Für die Anpassung der Zufahrt sind 12 m² aus Flurnummer 468 der Gemarkung Leobendorf erforderlich, wie sich im Erörterungstermin ergeben hat aber nur vorübergehend, statt dauerhaft wie in den Unterlagen dargestellt.

Das Anwesen liegt am künftigen Knotenpunkt der B 20 mit der St 2103. Zurückgewiesen wird der Einwand, die Lärmberechnung in diesem Bereich sei fehlerhaft. Im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 ist es in den Unterlagen 17.1 T und 17.2 T als IO 19 dargestellt, mit einem Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts. Die Forderung, die Lärmgrenzwerte eines Allgemeinen Wohngebiets anzusetzen, wird zurückgewiesen, da der Ortsteil mit einigen Hofstellen und Siloflächen eindeutig nicht den Charakter eines solchen Gebiets hat, sondern den Charakter eines Dorfgebiets. Eine bauleitplanerische Darstellung oder Festsetzung liegt nicht vor. Auch wenn rechtlich keine Notwendigkeit zur Bildung von Summenpegeln besteht, wurde der Summenpegel, der sich aus B 20 und St 2103 ergibt, berechnet. Es ergeben sich Werte von 55 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts. Die Lärmschutzgrenzwerte für ein Mischgebiet werden also selbst mit dem Summenpegel eingehalten. Für die Forderung, das Anwesen auf Antrag abzulösen, besteht keine Rechtsgrundlage, da solche Ansprüche allenfalls in Betracht kommen, wenn die weitere Nutzung eines Grundstücks aufgrund von Verlärmung unzumutbar wird. Wenn die 16. BImSchV für das Anwesen noch nicht einmal aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich macht, kann erst Recht kein Anspruch auf Ablösung aus Gründen des Lärmschutzes bestehen. Hier orientiert sich das Bundesverwaltungsgericht (vgl. BVerwG Urteil vom 08.09.2016, Az. 3 A 5.15) an der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, die für Dorf- und Mischgebiete bei 72 dB(A) tags und 62 dB(A) liegt, also weit jenseits der hier zu erwartenden Werte. Die Einwendungen zum Denkmalschutz werden zurückgewiesen, da eine Substanzbeeinträchtigung nicht zu befürchten ist und die Sichtachsen nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat dennoch eine Beweissicherung für das Wohnanwesen zugesichert, so dass wider Erwarten auftretende Schäden erkannt würden. Diese Zusage hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin auch auf den Gastank erstreckt und auf den Ersatz eventueller, durch die Beweissicherung belegter Schäden. Der Einwand, die Hofstelle würde von

ihren unmittelbar angrenzenden Hofflächen abgeschnitten, ist jedenfalls aktuell von geringerem Gewicht, da der Hof selbst bewohnt, die unmittelbar angrenzenden Flächen aber verpachtet sind, so dass derzeit der geltend gemachte Vorteil nicht zum Tragen kommt. Er wird aber vorsorglich mit dem Gewicht berücksichtigt, das er im Falle einer Wiederaufnahme der eigenen landwirtschaftlichen Tätigkeit für den Betrieb hätte. Unabhängig davon wird der Einwand zurückgewiesen, der östliche Teil des Flurstücks 523 der Gemarkung Leobendorf sei künftig nicht mehr zu erreichen, da eine Querung der B 20 durch die Unterführung auf der St 2103 unrealistisch sei. Die Querung ist aus unserer Sicht möglich und auch zumutbar, auch mit Vieh. Daher wird auch Flurnummer 524 der Gemarkung Leobendorf nicht von der Hofstelle abgeschnitten, sondern bleibt erreichbar über eine Zufahrt von der St 2103 aus. Der entstehende Umweg ist zumutbar.

Der Einwand, die Sichtbeziehungen des Aussichtspunktes auf den Flurnummern 523 und 524 der Gemarkung Leobendorf hin zu den Alpen und Richtung Salzburg würden zerstört, wird zurückgewiesen, da besagte Aussichtspunkte höher als die künftige Trasse liegen. Im Übrigen misst die Rechtsprechung dem unverbauten Alpenblick im Regelfall nur geringes Gewicht bei (VG München vom 26.02.2012, Az. M 1 SN 12.2532 und BVerwG vom 28.10.1993, Az. 4 C 5/93). Die Einschränkung ist durch die überwiegenden öffentlichen Interessen am Bau der Ortsumfahrung Laufen gerechtfertigt. Dass aufgrund der künftigen Erreichbarkeit der verpachteten Flächen 523 und 524 der Gemarkung Leobendorf eine Verpachtung nicht mehr möglich sein soll, erscheint wenig wahrscheinlich, zumal von verschiedenen Einwendern auf die geringe Verfügbarkeit von Pachtflächen auf dem Pachtmarkt hingewiesen wurde. Abgesehen davon ist die Möglichkeit, Pachteinnahmen unverändert zu erzielen, nur eine Chance der wirtschaftlichen Verwertbarkeit, auf deren unveränderten Erhalt kein Anspruch besteht.

Die Forderung einer Tieferlegung der St 2103 wird zurückgewiesen. Sie ist nicht aus Lärmschutzgründen erforderlich und würde die bestehenden Zufahrtmöglichkeiten in Froschham (u.a. die des Einwendungsführers) unmöglich machen. Die Einwendungen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 gehen inhaltlich nicht über die zum Ausgangsverfahren hinaus. Die 1. Tektur vom 19.06.2017 führt zu keinen Verschlechterungen für den Einwendungsführer.

Einwender 3005/4005

Der Einwender ist Grundbetroffener. Die Lage des Betriebes zum Zeitpunkt der Erhebung der Einwendungen war folgende: Der Einwender bewirtschaftete im Vollerwerb einen Michviehbetrieb mit rund 130 Tieren und nach eigenen Angaben

einer Fläche von 35,02 ha, davon 23,38 ha Eigentumsflächen, davon 0,66 ha Waldflächen. Nach den Ermittlungen des Staatlichen Bauamts Traunstein unter Zugriff auf die Daten der Landwirtschaftsverwaltung waren insgesamt 35,08 ha in Bewirtschaftung, davon waren 33,03 ha Eigentumsflächen oder durch langfristige Pachtverträge gesicherte Flächen. Hiervon ausgehend, wären durch das Vorhaben bei einer Abgabefläche von 25.572 m² von der Betriebsfläche 8,04 % in Anspruch genommen worden. Nach den Berechnungen des Einwendungsführers waren es „fast 9%“. Jedenfalls bestand Einigkeit, dass die Inanspruchnahme deutlich mehr als 5% ausmachte und somit über der Grenze lag, nach der eine Existenzgefährdung ohne weitere Ermittlungen im Regelfall hätte abgelehnt werden können. Das Staatliche Bauamt Traunstein hatte dem Einwender daher ursprünglich Ersatzland angeboten. Angeboten worden waren 26.899 m². Das wäre etwas mehr gewesen, als die Flächen, die verloren gegangen wären, wobei für die entstehenden Mehrwege zu den weiter entfernten Ersatzflächen eine Entschädigung angeboten worden war.

Wegen verbleibender Unsicherheiten bezüglich der Eignung des Ersatzlandes wurde vom Staatlichen Bauamt Traunstein auf Anregung der Planfeststellungsbehörde das Gutachten eines landwirtschaftlichen Sachverständigen zur Frage der Existenzgefährdung eingeholt.

Zum Zeitpunkt der Begutachtung verfügte der Betrieb über 41,39 ha landwirtschaftlich genutzte Fläche, davon 21,70 ha Grünland und 19,69 ha Ackerland. 20,07 ha standen im Eigentum des Betriebes, 20,42 ha waren hinzugepachtet. Dabei war zu beachten, dass von diesen Pachtflächen 10 ha im Eigentum des Einwenders Nummer 3007 stehen, und dass diese nach Ende des Pachtverhältnisses Ende 2026 nach den Aussagen der Einwender 3005 und 3007 gegenüber dem Gutachter wieder an diesen zurückfallen sollten. Das Gutachten ging daher davon aus, dass diese Pachtflächen mangels langfristiger Verfügbarkeit nicht dem Betrieb des Einwenders Nummer 3005 zugeordnet werden können. Das Gutachten ging aber auch davon aus, dass es gelingen würde, andere vergleichbare Flächen zu pachten. Der gesamte Betrieb sei auf die Betriebsgröße mit den 10 ha ausgerichtet.

Es war zum Zeitpunkt der Begutachtung nicht widersprüchlich, dass der Gutachter die Flächen langfristig dem Einwender Nummer 3007 zugeordnet hatte. Denn dies entsprach der vertraglichen Gestaltung. Auch wenn der Betrieb von 3007 als nicht existenzfähig eingestuft wurde, war es die Entscheidung des Einwenders 3007, ob er daraus die Konsequenz zieht, den Betrieb nach Ende der Pachtlaufzeiten nicht

wieder aufzunehmen oder ob er den Betrieb dennoch wieder aufnimmt. Zum Zeitpunkt der Begutachtung war nach den Einlassungen des Einwenders 3007 von der Wiederaufnahme auszugehen, mag dies auch nach gutachterlicher Einschätzung betriebswirtschaftlich wenig sinnvoll gewesen sein. Der Ansatz des Gutachters war plausibel und eine verlässlichere Prognose zum Zeitpunkt der Begutachtung kaum möglich, da das Ende der Pachtverträge noch ca. sechs Jahr in der Zukunft liegt und zukünftige Entscheidungen der jeweiligen Betriebsinhaber nicht mit letzter Sicherheit vorhersehbar waren und sind.

Die Veränderungen des jeweiligen Betriebszuschnitts diverser Einwender während des laufenden Planfeststellungsverfahrens zeigen, dass die Betriebsentwicklungen dynamisch sind und somit jede Prognose mit Restunsicherheiten behaftet ist.

Die Notwendigkeit, die Pachtflächen des Einwenders 3007 zu ersetzen, war zum Zeitpunkt der Begutachtung unabhängig vom Straßenbauvorhaben gegeben und dem Einwender bereits bei Vertragsabschluss bekannt gewesen.

Das Gutachten geht daher davon aus, dass eine Betriebsfläche von rund 41 ha dauerhaft bewirtschaftet wird. Zum Zeitpunkt der Begutachtung stellte sich die Lage wie folgt dar:

Durchschnittlich werden im Betrieb 128 Rinder und 20 Legehennen gehalten, was rund 99,32 GV entspricht. Laut Gutachten beträgt die Milchleistung pro Kuh und Jahr durchschnittlich 7.816 kg für die im Durchschnitt 37 ct. pro Liter erzielt werden können.

Es ist derzeit erforderlich, rund 300 m³ Gülle pro Jahr an einen anderen Betrieb abzugeben, um die Obergrenze nach § 6 DüV einhalten zu können.

Der Gutachter attestiert dem Betrieb eine ausreichende Gebäudeausstattung in gutem Unterhaltungszustand, sowie einen angemessenen Bestand an Maschinen und Geräten in gutem Pflegezustand.

Es besteht ein Arbeitskräftebedarf von 2,09 AK, der vom Betriebsinhaber und dem Altenteiler geleistet wird, Arbeitsspitzen werden mit Hilfe weiterer Arbeitskräfte abgedeckt.

Die Details, welche Teilflächen aus welchen Feldstücken in Anspruch genommen und durchschnitten werden, sind im Gutachten dargestellt, ebenso wie die Betrachtung der unwirtschaftlichen Restflächen und der Umwege.

Insgesamt werden 2,65 ha entzogen und weitere 0,08 ha als zu übernehmende Restfläche bewertet. Das entspricht einem Flächenentzug von rund 6,66 % der

Betriebsflächen. Bei den Ackerflächen handelt es sich um hofnahe Flächen. Zusätzlich betroffen ist der Hof durch die Umwandlung einer Teilfläche (0,46 ha) von Acker in Grünland, da die entsprechende Teilfläche künftig durch die Umfahrung vom Hof abgetrennt wird und somit nicht mehr in Bewirtschaftungseinheit mit der westlichen Restfläche als Acker, sondern in Bewirtschaftungseinheit mit einer anderen östlich der Umfahrung gelegenen Fläche als Grünland bewirtschaftet wird. Aus Sicht des Gutachters stellen der durch den Flächenverlust bedingte Anstieg des Tierbestandes auf 2,57 GV/ha sowie die zusätzlich nötige Gülleabgabe ein Problem dar, ebenso wie die mangelnde Verfügbarkeit der Flächen für die Grundfutterproduktion.

Gutachterlich ist daher eine Reduktion des Tierbestandes um 3,85 Milchkühe als Reaktion des Betriebsinhabers angezeigt. Ob der Betriebsinhaber dieser Empfehlung folgen wird, ist offen, da zum Zeitpunkt der Erhebung der Einwendungen laut Einwender ebenfalls rund 130 Rinder gehalten wurden, damals auf einer rund 6 ha kleineren Betriebsfläche.

Das Gutachten geht davon aus, dass der Betrieb vor der Inanspruchnahme nach allen angesetzten Kriterien (notwendiger Gewinn und Faktorentlohnung als Kriterien der Rentabilität, sowie Stabilität und Kapitaldienstreserven als Teil der Liquidität) existenzfähig ist.

Unter Verwendung der betriebspezifischen Daten des konkreten Betriebes geht der Gutachter davon aus, dass der Betrieb auch nach dem Eingriff durch das Vorhaben existenzfähig bleiben wird. Der Gewinn wird deutlich geringer, bleibt aber ausreichend, auch für eine ausreichende Faktorentlohnung. Die notwendige Eigenkapitalbildung bleibt möglich und die Liquidität ist sichergestellt. Der Gutachter geht davon aus, dass der Betrieb „wirtschaftlich signifikant beeinträchtigt wird, aber nicht existenzgefährdet ist“. Das liegt unter anderem an der guten wirtschaftlichen Ausgangslage des Betriebes. Ausgehend von den konkreten Betriebsdaten hält der Gutachter die Bereitstellung von Ersatzland für „sinnvoll“.

Da sich die Kennzahlen bei Verwendung der konkreten Betriebsdaten aber teilweise der unteren Grenze der Wirtschaftlichkeit annähern, hat der Gutachter zusätzlich eine Vergleichsbewertung vorgenommen, die nicht an die konkreten Betriebsdaten, sondern an die statistischen Daten von vergleichbaren Betrieben anknüpft. Wenn man diese Daten zugrunde legt, geht der Gutachter von einer langfristigen Existenzgefährdung aus, insbesondere, da der zu erzielende Gewinn als „nicht unmittelbar aber langfristig gesehen gefährdet“ beurteilt wird.

Die ursprünglich angebotenen Ersatzflächen hat der Gutachter als nur bedingt geeignet eingestuft, u.a. weil sie deutlich weiter vom Hof entfernt liegen als die entzogenen hofnahen, bzw. an den Hof anschließenden Entzugsflächen. Negativ beurteilt wurden auch die deutlich geringeren Bonitäten.

Daher hat das Staatliche Bauamt Traunstein dem Einwender zusätzlich weitere 0,8 ha als Acker geeignete Flächen mit einer Bonität von 45 BP angeboten, die rund 1,3 km von der Hofstelle entfernt liegen. Diese Teilfläche, die sowohl hinsichtlich der Entfernung als auch hinsichtlich der Bonität besser als die bisherigen Ersatzlandangebote ist, ergänzt das bisherige bedingt geeignete Ersatzlandangebot.

Damit erhält der Betrieb ausgehend von den Daten zum Zeitpunkt der Begutachtung als Ersatz für 2,65 ha Entzugsfläche insgesamt 3,5 ha Ersatzland, so dass sich rechnerisch seine Betriebsfläche durch das Vorhaben vergrößert. Die 5%-Grenze läge bei 2,06 ha. Allerdings sind die Ersatzflächen in Bonität und Hofnähe weniger günstig als die Entzugsflächen. Ersatzlandangebote müssen aber auch nur zumutbar und geeignet sein, da z.B. Hofanschlussflächen nur einmal zur Verfügung stehen können.

Aus unserer Sicht ergibt sich daher in der Gesamtschau zum Zeitpunkt der Begutachtung folgendes Bild. Die Begutachtung mit den konkreten Daten des Betriebes ergibt eine Existenzfähigkeit vor und nach dem Eingriff durch das Vorhaben. Die konkrete Betrachtungsweise ist aus unserer Sicht grundsätzlich vorzugswürdig, da die zu beantwortende Frage nicht ist, ob ein vergleichbarer Durchschnittsbetrieb existenzgefährdet wäre, sondern ob der konkrete Betrieb seine Existenz verliert.

Stellt man zur Sicherheit auf den Vergleichsfall ab, wird die angenommene langfristige Existenzgefährdung durch zumutbare Ersatzlandangebote abgewendet. Dadurch, dass insgesamt 0,84 ha mehr an Fläche angeboten wurden, als entzogen werden, besteht zum einen ein deutlicher Abstand zu den 5% Entzugsfläche, die ein gesunder Betrieb nach der Rechtsprechung ohne weitere Detailbetrachtung verkraften kann bzw. können muss. Zum anderen besteht dadurch auch eine Reserve, was die Geeignetheit der Flächen bzgl. Bonität und Entfernung angeht. Selbst wenn man bei der Eignung der Flächen Abstriche machen muss, werden diese dadurch ausgeglichen, dass das Staatliche Bauamt Traunstein nicht nur einen flächenmäßigen Vollaussgleich, sondern eine Flächenmehrung angeboten hat. Mehrwege und geringere Bonität werden im Übrigen in den Entschädigungsangeboten berücksichtigt. Auch wenn man die Entschädigung als solche bei der Frage der langfristigen Existenzsicherung außer Betracht lässt, sind

die Ersatzlandangebote aus unserer Sicht geeignet, die Probleme der Grundfutterproduktion und der Gülleausbringung, die maßgeblich für die angenommene Reduzierung des Tierbestandes waren, zumutbar zu lösen.

Wir gehen daher auf Basis der Betriebsdaten zum Zeitpunkt der Begutachtung davon aus, dass der Betrieb auch nach dem Eingriff durch das Vorhaben existenzfähig bleiben wird.

In dem Gutachten wurde an mehreren Stellen darauf hingewiesen, dass der Betrieb deutlich stärker betroffen wäre, wenn die Flächen von Einwender Nummer 3007 länger als bis Ende 2026 gepachtet und langfristig zum Betrieb des Einwenders 3005 gerechnet würden. Dennoch hat sich Einwender 3005 entschieden, genau diesen Weg zu gehen. Kurz vor dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses wurde mitgeteilt, dass die Flächen bis 2030 weiter gepachtet werden.

Damit verfügt der Betrieb auch zum Zeitpunkt des Beschlusserlasses über die rund 41,39 ha Betriebsfläche. 5 % hiervon wären 2,06 ha. Wenn man aus dem Gutachten für Einwender Nummer 3007 die zusätzlichen Verlustflächen von 1,47 ha und die unwirtschaftliche Restfläche von 1,06 ha übernimmt, verliert der Betrieb vorhabensbedingt 5,26 ha. Dabei unterstellen wir auch hier vorsorglich die Unwirtschaftlichkeit zugunsten des Einwenders. Addiert man noch die im Gutachten zur Flurnummer 549 genannte unwirtschaftliche Restfläche von 1.100 m² ergeben sich 5,28 ha Verlust. Bringt man davon das Ersatzland mit 3,5 ha in Abzug, verbleibt ein Verlust von 1,78 ha, also immer noch weniger als 5%. Selbst das ursprünglich angebotene Ersatzland hat der Gutachter nicht als ungeeignet, sondern als bedingt geeignet eingestuft. Mit dem auf 3,5 ha erhöhten Angebot ist es aus unserer Sicht daher möglich, auch unter den kurzfristig mitgeteilten Betriebsbedingungen, den Betrieb unter 5% Flächenverlust zu halten, und damit in einem Bereich, den ein gesunder Betrieb nach der Rechtsprechung verkraften können muss. Der oben dargestellte „Puffer“ bei der Geeingetheit der Ersatzflächen hinsichtlich Bonität und Hofentfernung wird geringer. Allerdings ist auf der einen Seite nochmals zu betonen, dass geeignetes Ersatzland ausreicht und bezüglich der unwirtschaftlichen Restflächen teilweise Annahmen zugunsten des Einwenders vorgenommen wurden. Auf der anderen Seite ist auch zu berücksichtigen, dass der Einwender selbst, obwohl das Gutachten attestiert hat, dass das den vorhabensbedingten Eingriff deutlich vergrößert, sich dazu entschieden hat, die Flächen, die er von Einwender Nummer 3007 gepachtet hat, weiter zu pachten. Er hat also nicht die Zeit bis zum ursprünglichen Pachtende 2026 genutzt, um sich, wie vom Gutachter für möglich gehalten, um andere Pachtflächen zu bemühen. Stattdessen hat er sich

entschieden, die Pachtverträge zu verlängern. Sehenden Auges vorhabenbetroffene Flächen langfristig an den Betrieb zu binden und damit die Betriebsbeeinträchtigung zu erhöhen, statt sie zu verringern ist aber schutzmindernd zu berücksichtigen. Wer mäßig geeignete - weil vom Vorhaben betroffene – Flächen langfristig an seinen Betrieb bindet, kann keine erhöhten Ansprüche bei der Geeignetheit des vom Vorhabensträger angebotenen Ersatzlandes stellen. Wir gehen daher davon aus, dass das angebotene Ersatzland ausreicht, den Betrieb existenzfähig zu erhalten

Selbst wenn man die Existenzgefährdung als solche aber unterstellt, wäre ihr Gewicht nicht ausreichend, das Vorhaben zu verhindern. Der unterstellte Verlust eines Betriebs hätte auf die Struktur der Landwirtschaft keine Auswirkungen, diese bliebe vorwiegend durch Tierhaltung und Grünlandflächen geprägt mit einem hohen Anteil an Milchviehbetrieben.

Auch die Variantenauswahl bleibt richtig, selbst wenn man den Wegfall des einen Betriebes unterstellen würde. Zum Einen müsste spätestens auf dieser Stufe die Nichtabwendung der Existenzgefährdung durch das Verhalten des Einwenders schutzmindernd berücksichtigt werden. Und selbst, wenn man sie voll ansetzt, überwiegen aus unserer Sicht die Abrisse von Wohngebäuden und die sonstigen im Variantenvergleich aufgeführten Nachteile der bahnparallelen Variante 2a.

Der Einwand, der Brunnen auf Flurnummer 523 der Gemarkung Leobendorf würde trockenfallen, wird zurückgewiesen. Das vom Staatlichen Bauamt Traunstein beauftragte Fachbüro geht davon aus, dass Schichtwasser, das in 14 m unter der Geländeoberkante liegt, möglicherweise den Brunnen speist. Nach den Darstellungen im Erörterungstermin hat der Brunnen eine Tiefe von 5 bis 6 m, wobei auch hier Schichtwasser nicht ausgeschlossen ist. Das Aushubplanum befindet sich ca. 5,0 m darüber, so dass keine Unterbrechung des Schichtwassers zu befürchten ist. Möglich ist auch, dass das Wasser dem Brunnen nicht aus dem Trassenbereich zuströmt. Jedenfalls hat der Vorhabensträger zugesagt, eine Beweissicherung durchzuführen, die Funktionsfähigkeit des Brunnens nach Möglichkeit zu gewährleisten oder für den Fall, dass dies wider Erwarten nicht möglich sein sollte, eine Entschädigung zu leisten. Gleiches gilt für den Wärmetauscher. Das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser wird in diesem Bereich nicht versickert, sondern abgeleitet, so dass es nicht in das Schichtwasser gelangt.

Die Forderung nach einer anderen Erschließung der Flurnummer 548 der Gemarkung Leobendorf wird zurückgewiesen. Der Umweg zu dieser Fläche beträgt nach dem Bau der Ortsumfahrung Laufen rund 400 Meter. Das ist eine zumutbare Entfernung zwischen Hofstelle und einer landwirtschaftlichen Fläche. Eine eventuelle

Entschädigung für die Mehrwegaufwendungen ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens.

Die Durchschneidung der Flurnummer 504 der Gemarkung Leobendorf kann nicht vermieden werden, die Innenfläche der Anschlussstelle ist für die Entwässerung erforderlich. Es verbleiben zwei Restflächen von ca. 2,3 und 1,7 ha. Eine Bewirtschaftung der beiden Teilflächen bleibt möglich, der eventuelle Ausgleich des Durchschneidungsschadens ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens, im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens halten wir Durchschneidung und Bewirtschaftungserschwerung für zumutbar und hinzunehmen. Auch die Erreichbarkeit der beiden Teilflächen über die St 2103 und vorhandene öffentliche Feld- und Waldwege bzw. die Zufahrt neben der Rampe der St 2103 ist gewährleistet. Auf die Aufrechterhaltung von Zufahrten von der St 2103, die nur durch tatsächliche Nutzung entstanden sind, besteht kein Anspruch. Beide Teilflächen sind auch künftig erschlossen. Die unwirtschaftliche Restfläche aus Flurnummer 657 der Gemarkung Leobendorf wurde im Rahmen des Ersatzlandangebotes berücksichtigt. Eventuelle Entschädigungen für Erschwerungen wegen der Erreichbarkeit der Flurnummer 548 der Gemarkung Leobendorf (Viehtrieb) und der angrenzenden Fläche (Holzgewinnung) sind Fragen des Entschädigungsverfahrens. Die Erschwerungen lassen sich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht weiter abmildern, da zusätzliche Durchfahrten mit einem Kostenaufwand verbunden wären, der außer Verhältnis zum zu erzielenden Nutzen steht. Wir halten die Erschwerungen auf der Ebene der Planfeststellung für zumutbar und hinzunehmen.

Eine Vernässung der Flurnummer 548 der Gemarkung Leobendorf ist nicht zu erwarten, da sich das Wasser im Boden nicht vor der Ortsumfahrung staut, sondern gegebenenfalls im Einschnitt austritt und dann über die Entwässerung abgeleitet und versickert wird.

Einwender 3006/4006

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er betreibt im Vollerwerb einen landwirtschaftlichen Betrieb mit rund 42 ha (Eigentumsflächen, langfristige und kurzfristige Pachtflächen). Hiervon werden für das Vorhaben 6.301 m² benötigt, das entspricht 1,53% der Betriebsfläche. Auch wenn man nur auf die Eigentumsflächen und langfristig gesicherten Pachtflächen abstellt, ergibt sich ein Verlust von 2.313 m², das entspricht 1,99%. Die Behauptung, bei Betrachtung der Eigentumsflächen (14,66 ha) gingen 62% verloren (das wären 9,09 ha), lässt sich nicht nachvollziehen.

Möglicherweise liegt ein Schreibfehler bei der Umrechnung von Quadratmeter in Hektar vor, da nach der Aufstellung des Einwenders 9.817 m², also 0,98 ha erworben werden sollen. Ausgehend von den Berechnungen des Staatlichen Bauamts werden also jedenfalls unter 2% der Betriebsfläche in Anspruch genommen. Der Einwand der Existenzgefährdung wird zurückgewiesen. Denn dieser Wert liegt deutlich unter der Grenze von 5% Flächenentzug, unterhalb derer nach der Rechtsprechung jedenfalls regelmäßig keine Existenzgefährdung zu befürchten ist. Besondere Umstände, die eine von diesem Grundsatz abweichende Existenzgefährdung nahelegen, sind nicht ersichtlich. Die Flurnummer 506 der Gemarkung Leobendorf ist künftig zwar nicht mehr auf der gesamten Breite von Norden her befahrbar, die Erreichbarkeit von Westen und Süden bleibt aber bestehen, es besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer als besonders günstig empfundenen Zufahrtmöglichkeit oder Bewirtschaftungsrichtung. Soweit die Pachtflächen Flurnummer 523 und 524 der Gemarkung Leobendorf nicht bereits bei den dortigen Eigentümern (Einwender 3004/4004) behandelt sind, hierzu folgendes: Unabhängig davon, ob die Flächen mangels schriftlicher Pachtverträge als langfristig gesichert gelten können, bleibt der westliche Teil der Flurnummer 523 der Gemarkung Leobendorf als unmittelbare Anschlussfläche mit der Möglichkeit der Weidehaltung erhalten. Der östliche Teil bleibt über die unterführte St 2103 erreichbar. Soweit dieser für die Weidehaltung durch Erschwernisse beim Viehtrieb, der zweimal täglich zum Melken erforderlich ist, nicht mehr geeignet sein sollte, wäre ein Ausweichen auf andere Flächen des Betriebes (z.B. die oben angesprochene Flurnummer 506 der Gemarkung Leobendorf) in Betracht zu ziehen. Es besteht kein Anspruch darauf, eine einmal geschaffene besonders günstige Betriebsstruktur aufrechterhalten zu können. Eventuelle Erschwernisse sind gegebenenfalls Gegenstand des Entschädigungsverfahrens, auf der Ebene der Planfeststellung halten wir sie für zumutbar und nachrangig gegenüber den für das Vorhaben sprechenden Gründen. Zwar gibt es Fallgestaltungen, in denen trotz eines Flächenverlustes von unter 5% Existenzgefährdungen angenommen werden, weil besondere Einzelfallgestaltungen vorliegen. Allein die Tatsache, dass es sich um einen Milchviehbetrieb handelt, für den eine hofnahe Weidefläche natürlich von hoher Bedeutung ist, rechtfertigt ein Abweichen aber nicht, da Milchviehbetriebe keinen von der normalen Landwirtschaft abweichenden Sonderfall darstellen. Vielmehr ist Milchviehhaltung regional, vor allem auch in Gegenden, in denen die Böden oder die klimatischen Bedingungen nur bedingt zum Fruchtanbau geeignet sind, eine der Hauptformen der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung. Die Erreichbarkeit des Ortsteils Haiden verschlechtert sich nicht, es steht an der

unterführten St 2103 auch ein Geh- und Radweg zur Verfügung, der eine gefahrlose Unterquerung der B 20 ermöglicht.

Einwender 3007/4007

Der Einwender ist Grundbetroffener. Zum Zeitpunkt der Erhebung der Einwendungen handelte es sich um einen Milchviehbetrieb im Vollerwerb. Nach den Angaben im Einwendungsschriftsatz verfügte der Betrieb über 43,47 ha, von denen 30,96 ha in seinem Eigentum standen. Von diesen Eigentumsflächen waren 20,67 ha landwirtschaftliche Flächen, 10,29 ha waren Waldflächen.

Nach den Ermittlungen des Staatlichen Bauamts Traunstein, basierend auf dem Mehrfachantrag 2016, betrug die Betriebsfläche 18,8 ha, sämtlich Eigentumsflächen. Die Differenz erklärt sich dadurch, dass der Betrieb zu einem Teil nach der Erhebung der Einwendungen an den Sohn verpachtet wurde. Ausgehend von diesen Zahlen wären 17.095 m² verloren gegangen, das entspricht 9,08%.

Der östliche Teil der Flurnummer 549 der Gemarkung Leobendorf wurde vom Staatlichen Bauamt als unwirtschaftliche Restfläche mit einer Größe von 1.070 m² angesehen. Wegen des hohen Flächenanteils, der entzogen worden wäre, hatte das Staatliche Bauamt Traunstein dem Einwender Ersatzflächen angeboten. Angeboten wurden 18.391 m² landwirtschaftliche Flächen und 6.185 m² Waldflächen.

Wegen verbleibender Unsicherheiten bezüglich der Eignung des Ersatzlandes wurde vom Staatlichen Bauamt Traunstein auf Anregung der Planfeststellungsbehörde das Gutachten eines landwirtschaftlichen Sachverständigen zur Frage der Existenzgefährdung eingeholt.

Der Betrieb, wie er sich zum Zeitpunkt der Begutachtung unter der Leitung des Einwenders als Betriebsleiter darstellte, verfügte über landwirtschaftliche Eigentumsflächen von 20,63 ha, davon 8,74 ha Acker und 11,76 ha Grünland. Waldflächen von 10,34 ha kamen hinzu. Einschließlich Zupachtflächen gehörten 34 ha zum Betrieb. Diese wurden mit Ausnahme von 7,28 ha an den Sohn verpachtet bzw. weiterverpachtet. Der Einwender selbst verfügt danach nur noch über 7,28 ha und erzielt seine Einkünfte aus der Verpachtung, nicht aus der Führung einer Landwirtschaft.

Der Sohn wiederum hat die bis Ende 2024 von seinen Eltern gepachteten Flächen im Umfang von 8,02 ha Grünland und 2,00 ha Ackerland bis Ende 2026 an Einwender Nr. 3005 verpachtet. Dabei handelt es sich um Flächen, die durch die Ortsumfahrung durchschnitten werden (Flurnummern 549, 570, 572 der Gemarkung

Leobendorf). Außerdem wurden weitere 6,76 ha Ackerland an Dritte verpachtet. Dem Sohn verbleiben damit aktuell, soweit aus den Gutachten ersichtlich, 11,94 ha, die er nicht weiterverpachtet hat.

Da die Pachtverträge Ende 2026 auslaufen und gegenüber dem Gutachter der feste Wille bekundet wurde, dass der Betrieb ab diesem Zeitpunkt vom Sohn als Nebenerwerbsbetrieb fortgeführt wird, hat der Gutachter den Betrieb in der Gestalt begutachtet, die er ab 2027 voraussichtlich haben würde. Dies war eine Annahme zugunsten des Einwenders bzw. seines Sohnes, da es auch denkbar gewesen wäre, diese noch einige Jahre in der Zukunft liegende Betriebsführung unberücksichtigt zu lassen und stattdessen vom Istzustand auszugehen, der sich so darstellt, dass die Flächen des Betriebes weitgehend verpachtet sind.

In dieser künftig geplanten Form sollte der Betrieb im Nebenerwerb mit extensiver Mutterkuhhaltung geführt werden. Diese Betriebsform wäre auf den Verkauf von Absetzern (Kälber nach der Entwöhnung von der Milchnahrung und Gewöhnung an festes Futter) ausgerichtet gewesen, angemessen wären laut Gutachter durchschnittlich 48,07 Tiere, was 36,08 GV entspricht, gewesen. Der Arbeitskräftebedarf hätte bei 0,63 AK gelegen.

Das vom Vorhaben betroffene Feldstück aus den Flurnummern 570, 572 und 549 der Gemarkung Leobendorf wäre als hofnahes Grünland besonders zur Weidehaltung geeignet gewesen. Es werden 1,467 ha Grünland und 770 m² Fahrsilo dauerhaft beansprucht. Es verbleibt zudem laut Gutachter eine unwirtschaftliche Restfläche von 1,06 ha östlich der künftigen Umfahrung, die im Plan des Gutachtens als TF II bezeichnet ist, in der Berechnungstabelle als TF I.

Aus unserer Sicht handelt es sich hierbei nicht um eine unwirtschaftliche Restfläche. In der 1. Tektur vom 19.06.2017 wurde auf der Flurnummer 570 ein Viehdurchlass eingeplant wurde, der eine Beweidung der Flächen auch östlich der Umfahrung möglich erscheinen lässt. Bei einer Weidefläche fällt die ungünstige Form der Restflächen deutlich weniger ins Gewicht als bei einer nur maschinell zu bewirtschaftenden Fläche. Dennoch unterstellen wir für die weitere Betrachtung zugunsten des Einwenders die gutachterliche Aussage, dass es sich um eine unwirtschaftliche Restfläche handelt.

Die weiteren An- und Durchschneidungen sind im Gutachten dargestellt, wobei die angenommene Verkürzung des Anfahrweges zur Flurnummer 221 der Gemarkung Triebenbach nicht stattfinden wird, da die Nutzung der Umfahrung wegen ihrer Widmung zur Kraftfahrstraße nicht in Betracht kommt. Der Anfahrsweg bleibt wie im Bestand.

Dem Betrieb gingen an landwirtschaftlichen Flächen in Summe 2,45 ha Grünland und 0,3 ha Acker verloren, wenn man die gutachterliche Einschätzung zu den unwirtschaftlichen Restflächen teilt, anderenfalls wären es 1,39 ha. Hinzu kämen 0,88 ha Waldverlust.

Der Gutachter geht davon aus, dass der Betrieb vor dem Eingriff nur rund 30% des notwendigen Gewinns erzielt. Da es sich um einen Nebenerwerbsbetrieb handelt, hat der Gutachter zusätzlich die Frage untersucht, ob der Regelbedarf einer bäuerlichen Familie erwirtschaftet werden kann, und hat dies ebenfalls verneint. Die erzielbare Faktorentlohnung (2,05 €/AKh), die insbesondere von der Rechtsprechung als Kriterium für die Beurteilung von Nebenerwerbsbetrieben herangezogen wird, liegt unterhalb des gesetzlichen Mindestlohnes. Die notwendige Eigenkapitalbildung wird nicht erreicht, die Kapitaldienstreserven sind negativ.

Daher ist der Betrieb in der künftig geplanten Form nach allen vom Gutachter herangezogenen Kriterien vor dem Eingriff nicht existenzfähig. Damit kann die Existenz auch nicht durch das Vorhaben gefährdet werden.

Das Staatliche Bauamt Traunstein hat daher das ursprünglich für den Betrieb vorgesehene Ersatzland einem anderen Betrieb angeboten.

Kurz vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses hat der anwaltliche Vertreter des Einwenders mitgeteilt, dass die Wiederaufnahme des Betriebes durch den Sohn des Einwenders nun doch nicht wie geplant stattfinden wird. Sodann wurden die vom Vorhaben betroffenen Flurstücke 549 und 570 bis zum 30.06.2030 an Einwender Nummer 3005 verpachtet. Für den Betrieb des Einwenders 3007 bleibt es damit im Ergebnis dabei, dass der Betrieb vor und nach dem Eingriff nicht existenzfähig ist, da dann vor und nach dem Eingriff noch weniger Fläche zur Bewirtschaftung zur Verfügung stehen, als zum Zeitpunkt der Begutachtung angenommen. Einwender 3007 führt damit keinen landwirtschaftlichen Betrieb, sondern erzielt seine wesentlichen Einkünfte aus Vermietung und Verpachtung.

Der Einwand, die Nutzung der Hackschnitzelanlage werde unmöglich wird ebenso zurückgewiesen, wie der Antrag, den Vorhabensträger zu einem Erwerb der Anlage zu verpflichten. Von 10,34 ha Waldflächen gehen 0,88 ha verloren. Es ist bereits unwahrscheinlich, dass ein Verlust in dieser Größenordnung den Betrieb der Anlage unwirtschaftlich werden lässt. Durch das Angebot von Ersatzwaldflächen ist es dem Einwendungsführer weiter möglich, auf eigenes Holz als Brennstoff zurückzugreifen.

Die Einwendungen zum Lärmschutz werden zurückgewiesen, da am Wohnhaus die Beurteilungspegel von 48 dB(A) tags und 42 dB(A) nachts selbst die Lärmgrenz-

werte der 16. BImSchV für ein Allgemeines Wohngebiet unterschreiten, die strenger sind, als die hier wegen der Charakteristik der Umgebung geltenden Grenzwerte für ein Dorf- und Mischgebiet.

Dem Einwand, die südlich gelegenen Flächen seien mit dem Vieh nicht mehr zu erreichen, hat das Staatliche Bauamt Traunstein im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 abgeholfen durch einen zusätzlichen Viehdurchlass auf Flurnummer 570 der Gemarkung Leobendorf. Der im östlichen Teilbereich dieses Grundstücks dargestellte Streifen ist ein Altgrassaum, der als Maßnahme 1-3.4 V Bestandteil der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist. Der Saum entlang des Waldrandes dient der Aufrechterhaltung der dort vorhandenen Flugkorridore für Fledermäuse und gleichzeitig als Leitstruktur bis zur nächsten Querungsmöglichkeit der Straße für die Tiere und ist damit zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände unverzichtbar. Nach den Darstellungen im Erörterungstermin reicht für diesen Altgrassaum eine dingliche Sicherung aus, so dass dieser Streifen im Eigentum des Einwenders verbleiben kann.

Derzeit können die Flurstücke 570 und 549 der Gemarkung Leobendorf von öffentlichen Feld- und Waldwegen aus angefahren werden. Flurnummer 572 der Gemarkung Leobendorf ist nur über eigene Grundstücke zu erreichen. Künftig müssen die östlich der Umfahrung verbleibenden Restflächen aller drei Flurnummern von Norden angefahren werden, zu den beiden südlichen Restflächen geht dies nur durch das Überfahren eigener Grundstücke. Eine Direktanbindung an das öffentliche Wegenetz für jede Teilfläche ist aus unserer Sicht nicht geboten. Der grundsätzliche Anspruch auf Anbindung an das öffentliche Wegenetz steht stets unter dem Vorbehalt, dass ein solcher nur bestehen kann, wenn er auch erforderlich ist. Derzeit stehen alle betroffenen Flurstücke im Eigentum desselben Eigentümers. Diesem ist zuzumuten, dass er über seine eigenen Flächen fährt. Das entspricht seinen Interessen wohl auch eher, als wenn auf den ohnehin schmalen Restflächen noch ein öffentlicher Feld- und Waldweg angelegt würde, der dann als Weide- bzw. Grünland, also als Nutzfläche wegfiel. Wenn sich der Eigentümer dazu entschließt, eine Teilfläche an einen Dritten zu veräußern, wäre es Aufgabe der Vertragsparteien, sich über die Erreichbarkeit zu einigen und ggf. eine Grunddienstbarkeit einzutragen oder eine andere Lösung zu finden. Dennoch hat das Staatliche Bauamt angeboten, im Rahmen des Grunderwerbs nach Möglichkeit auch über Grunddienstbarkeiten eine Erreichbarkeit aller Teilflächen rechtlich zu sichern, sofern diese nicht ohnehin vom Vorhabensträger übernommen werden.

Einen Ersatz für die zu beseitigenden Fahrhilfen im bisherigen Umfang hat das Staatliche Bauamt Traunstein zugesichert.

Der südliche Teilbereich der Flurnummer 221 der Gemarkung Triebenbach wird für ein bauzeitliches Provisorium am Übergang zwischen geplanter und bestehender Straße benötigt, so dass auf diesen nicht verzichtet werden kann. Dem Einwand zur Flurnummer 613/3 der Gemarkung Leobendorf hat das Staatliche Bauamt Traunstein teilweise abgeholfen, indem auf die dort ursprünglich vorgesehene Sickerfläche verzichtet wurde. Bezüglich des östlichen Teilbereichs dieses Grundstücks hat der Vorhabensträger angeboten, diesen als unwirtschaftliche Restfläche zu erwerben. Die Flurnummer 1101 der Gemarkung Leobendorf wird nur randlich in Anspruch genommen und bestehende Wegeverbindungen werden angepasst. Die Holzlagerung kann ggf. auf Flurnummer 1100 der Gemarkung Leobendorf stattfinden.

Der in der 1. Tektur eingeplante Viehdurchlass sichert auch die Erreichbarkeit der Flurnummer 572 der Gemarkung Leobendorf. Die Erreichbarkeit mit Fahrzeugen verschlechtert sich, wobei der entstehende Mehrweg zumutbar ist. Eine eventuelle Mehrwegentschädigung ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens. Die Ausgestaltung des Viehdurchlasses als Unterführung für landwirtschaftliche Fahrzeuge wäre angesichts der Gradienten der Ortsumgebung Laufen nur mit unverhältnismäßigem Mehraufwand möglich und würde beiderseits der Trasse einen höheren Grundbedarf auslösen. Bei der Flurnummer 617/2 der Gemarkung Leobendorf hat der Vorhabensträger angeboten, diese entweder zu erwerben oder als Ersatz die Flurnummer 619 der Gemarkung Leobendorf zur Verfügung zu stellen. Flurnummer 1100 der Gemarkung Leobendorf liegt am Bauanfang, die dargestellte vorübergehende Inanspruchnahme ist für Provisorien am Übergang zwischen Bestand und neuer Strecke notwendig und kann nicht verringert werden. Der künftige Umweg ist nur so lang, wie die künftige Rampe am Knoten Biburg, denn in Richtung Norden kann die B 20 ab dem Knoten Biburg auch mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahren werden, die Ausweisung als Kraftfahrstraße beginnt erst südlich des Knotenpunktes. Der Vorhabensträger hat zugesichert, einen Ersatz für die auf Flurnummer 570 der Gemarkung Leobendorf entfallenden Silos zu errichten. Zum Hausbrunnen hat das vom Staatlichen Bauamt Traunstein beauftragte Fachbüro festgestellt, dass bei ca. 2,0 m unter GOK lokales Schichtwasser angetroffen wurde. Dieses wird durch die Trasse in Dammlage (5,0 m über GOK) nicht beeinträchtigt. Eine entsprechende Zusage hat der Vorhabensträger abgegeben. Eine Wiederherstellung der Drainagen (hier Flurnummer 549

Gemarkung Leobendorf) wurde vom Vorhabensträger zugesichert. Die im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 erhobene Einwendung, das BW 01 müsse so dimensioniert werden, dass es für landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet wäre, weisen wir zurück. Das Bauwerk ist als Geh- und Radweg-Unterführung konzipiert und hierfür ausreichend. Da die Ortsumfahrung Laufen erst südlich des Knotens Biburg als Kraftfahrstraße gewidmet wird, steht der Bereich nördlich davon für landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung, so dass die Flächen östlich der B 20 über diese erreicht werden können.

Einwender 3008/4008

Der Einwender ist Grundbetroffener. Die Fläche ist verpachtet an Einwender 4012. Da der Einwender auf dessen Einwendung verweist, wird Einwender 4008 bei Einwender 4012 mitbehandelt. Da von der ca. 2,4 ha großen Fläche rund 97,4% unzerschnitten bleiben, kann sie sowohl ohne unzumutbare Nachteile bewirtschaftet als auch verpachtet werden.

Einwender 3009/4009

Der Einwender ist Grundbetroffener. Zum Zeitpunkt der Einwendungen stellte sich der Betrieb wie folgt dar: Der Einwender bewirtschaftete einen Vollerwerbsbetrieb, nach eigenen Angaben mit einer Größe von 23,83 ha, inklusive Wald- und Pachtflächen. 16,09 ha waren Eigentumsflächen, davon 3,24 ha Wald. Der Einwender trug vor, bei einer landwirtschaftlichen Fläche von 19,91 ha führe ein Verlust von 1,6 ha zu einem Verlust von 8% der Betriebsfläche und damit zur Existenzgefährdung.

Nach den Ermittlungen des Staatlichen Bauamts Traunstein war ebenfalls von 19,9 ha Betriebsfläche auszugehen. Benötigt würden für das Vorhaben 13.875 m² auf Dauer. Das entspricht 9,01% der Betriebsfläche, wenn man zu dieser nur die Eigentumsflächen und die langfristig gesicherten Pachtflächen zählt. Auch das Staatliche Bauamt Traunstein ging daher von einer Existenzgefährdung aus und hat Ersatzland angeboten. Das Staatliche Bauamt hatte eine Teilfläche von 16.000 m² angeboten, also einen Ausgleich der gesamten Flächenverluste (unter Einbeziehung der unterschiedlichen Bonität und Mehrwege) und nicht nur bis zur 5%-Grenze.

Wegen verbleibender Unsicherheiten bezüglich der Eignung des Ersatzlandes wurde vom Staatlichen Bauamt Traunstein auf Anregung der Planfeststellungsbehörde das Gutachten eines landwirtschaftlichen Sachverständigen zur Frage der Existenzgefährdung eingeholt.

Zum Zeitpunkt der Begutachtung verfügt der Betrieb über 11,38 ha Grünland (davon 4,04 im Eigentum), 8,14 ha Acker (alle im Eigentum) und 3,21 ha Wald. Der Betrieb wird als Milchviehbetrieb mit durchschnittlich 57,69 Tieren geführt, das entspricht 45,54 GV. Der Gutachter geht dabei davon aus, dass langfristig 33 Milchkühe gehalten werden, da so viele Fressplätze vorhanden sind. Die als hoch bewertete Milchleistung der Schwarzbunten liegt bei 9.976 Kg pro Kuh und Jahr, für die durchschnittlich 38 ct. pro Liter erzielt werden konnten. Kraftfutter und Treber wird teilweise zugekauft, Gülle wird im Umfang von 300 m³ pro Jahr an einen anderen Betrieb abgegeben.

Die notwendigen 1,14 AK werden durch den Betriebsleiter geleistet, Arbeitsspitzen mit Unterstützung von Familienangehörigen.

Die Inanspruchnahmen, sowie An- und Durchschneidungen, gegliedert nach den einzelnen Feldstücken, sind im Gutachten dargestellt.

Bei Flurnummer 123 der Gemarkung Heining handelt es sich um ein Waldgrundstück, das auch nach der Durchschneidung in zwei Teilflächen bewirtschaftet werden kann. Der Vorhabensträger hat dennoch angeboten, die Fläche auf Antrag ganz zu erwerben. Das entspricht auch dem Gutachten, das beide Restflächen als unwirtschaftlich ansieht.

Die nordöstliche Restfläche von Flurnummer 767 der Gemarkung Heining bewertet auch das Staatliche Bauamt als unwirtschaftliche Restfläche und hat den Erwerb angeboten. Die künftig längere Anfahrt von der Hofstelle aus (1,5 km Mehrweg pro Fahrt verglichen mit dem Istzustand), halten wir im Planfeststellungsverfahren für zumutbar. Die Kosten für eine, im Rahmen des Verfahrens zur 1. Tektur vom 19.06.2017 geforderte zusätzliche Unter- oder Überführung stünden außer Verhältnis zum zu erzielenden Nutzen. Eine Mehrwegentschädigung, die das Staatliche Bauamt Traunstein angeboten hat, ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens.

Insgesamt verliert der Betrieb durch das Vorhaben 0,45 ha Acker, 0,95 ha Grünland und 0,17 ha Wald sowie unwirtschaftliche Restflächen von 0,19 ha Wald und 0,07 ha Acker.

Durch den Flächenentzug verschärft sich die Problematik der Abgabe von Gülle an Dritte, wobei bereits zum Zeitpunkt der Begutachtung Gülle abgegeben wurde und auch die vom Gutachter angenommene Erhöhung auf die Maximalkapazität von 33 Milchkühen eine gesteigerte Abgabe erfordert. Die Herausforderung, abnahme-

bereite Betriebe zu finden, stellt sich also auch ohne das Vorhaben, wird durch dieses aber verschärft.

Nach allen vom Gutachter angesetzten Kriterien ist der Betrieb vor dem Eingriff durch das Vorhaben als existenzfähig zu beurteilen. Der Gutachter empfiehlt eine Reduzierung des Milchviehbestandes um 2,5 Milchkühe, um dem Problem der Gülleabgabe und der Grundfutterproduktion zu begegnen, was in etwa einer Beibehaltung des Istzustandes zum Zeitpunkt der Begutachtung statt der angenommenen Erhöhung auf 33 Milchkühe entsprechen dürfte.

Der Gutachter geht davon aus, dass auch nach dem Eingriff ein ausreichender, wenn auch verminderter Betriebsgewinn erzielt werden kann und eine Faktorentlohnung, die deutlich über dem herangezogenen Referenzwert liegt. Die Eigenkapitalbildung liegt deutlich über der notwendigen und auch die Liquidität ist trotz des Eingriffs gegeben.

Der Eingriff durch das Vorhaben führt also laut Gutachter nicht zu einer Existenzgefährdung, was insbesondere an der hohen Milchleistung der Tiere liegt. Die Kritik des Einwenders daran und sein Vortrag, er habe entsprechende „Ermittlungen und Auskünfte“ eingeholt, aus denen sich eine Gewinnreduzierung um 50% ergäbe, sind nicht nachvollziehbar oder nachprüfbar, so dass für uns kein Anlass besteht, an der Einschätzung des Sachverständigen zu zweifeln.

Dennoch hält der Gutachter die Bereitstellung von Ersatzland für „sinnvoll“, damit der Tierbestand nicht reduziert werden muss.

Das Staatliche Bauamt Traunstein hat daher eine solche Ersatzfläche angeboten. Das liegt daran, dass das Gutachten eine Fläche als zum Betrieb gehörig berücksichtigt, die bislang vom Straßenbaulastträger an den Einwender verpachtet wurde. Diese wird künftig als Ersatzland für einen anderen Einwender benötigt. Da die Fläche jeweils nur für ein Jahr verpachtet wurde, hätte sie nach den Kriterien der Rechtsprechung beim Betrieb des Einwenders 3009 nicht berücksichtigt werden müssen, da sie nicht langfristig gesichert war. Jedenfalls aber wird dieser Flächenverlust durch die angebotene Ersatzfläche, die der gekündigten in Bonität und Hofentfernung ähnelt, ausgeglichen. Darüber hinaus ist keine Bereitstellung von Ersatzland erforderlich, da der Betrieb auch nach dem Eingriff existenzfähig bleibt.

Die beiden Teilflächen der Flurnummer 117 der Gemarkung Heining sind künftig über den landwirtschaftlichen Weg über die Grünbrücke zu erreichen, so dass sie von der Hofstelle aus weiterhin ohne relevanten Umweg zu erreichen sind.

Eine Wiederherstellung der Drainage auf Flurnummer 767 der Gemarkung Heining hat das Staatliche Bauamt zugesichert. Die Gefahr von Vernässungen besteht bei Flächen entlang einer Einschnittslage der neuen Straße nicht.

Der Hausbrunnen auf Flurnummer 101 der Gemarkung Heining bezieht sein Wasser aus einer Tiefe von 35-40 m unter GOK. Bei einer Einschnittstiefe von 3 bis 12 m unter GOK verbleibt somit eine Überdeckung von 23-32 m über dem Grundwasser. Eine Beeinträchtigung ist damit nicht zu befürchten. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat dennoch ein Beweissicherungsverfahren für den Brunnen zugesichert, sowie eine Entschädigung, falls es wider Erwarten zu Beeinträchtigungen kommen sollte.

Gegen Gefährdungen der Ortsumfahrung, die durch ein eventuelles Ausbrechen der Kühe entstehen könnten, hat der Einwender selbst Vorkehrungen zu treffen, diese sind nicht dem Vorhabensträger zuzurechnen. Eine Einschränkung der Tiere durch Lichtimmissionen sehen wir nicht und halten sie im Übrigen für hinzunehmen.

Die Forderung nach einer Berücksichtigung der Lärmgrenzwerte eines Allgemeinen Wohngebietes weisen wir zurück. Das Wohnhaus gehört zu einer landwirtschaftlichen Hofstelle im Außenbereich, so dass die Grenzwerte eines Dorf- und Mischgebietes anzusetzen sind.

Einwender 3010/4010

Der Einwender ist Grundbetroffener, jedoch nicht mit Flächen in seinem Eigentum, sondern mit gepachteten Flächen. Er bewirtschaftet einen Vollerwerbsbetrieb. Nach seinen Angaben verfügt der Betrieb über 29,67 ha, davon 18,59 ha Eigentumsflächen, davon 15,95 ha landwirtschaftliche Nutzflächen. Daraus ergibt sich ein Flächenverlust von rund 3%. Eine Überprüfung der Zahlen war mangels Einwilligung in die Übermittlung der entsprechenden Daten der Landwirtschaftsverwaltung nicht möglich. Bei einem Flächenentzug von 3% ist nach der Rechtsprechung in der Regel von keiner Existenzgefährdung auszugehen, da ein wirtschaftlich gesunder landwirtschaftlicher Betrieb einen Flächenverlust in dieser Größenordnung verkraften kann. Allein die Tatsache, dass es sich bei dem in Anspruch genommenen Grundstück mit der Flurnummer 731/1 der Gemarkung Heining um das „Filetgrundstück“ des Betriebes handelt, rechtfertigt keine ausnahmsweise Anerkennung der Existenzgefährdung. Es verbleibt eine zusammenhängende Restfläche von rund 21.000 m², die nach wie vor, direkt von der Hofstelle aus angefahren werden kann. Es besteht überdies kein Anspruch auf

Beibehaltung einer besonders günstigen Betriebsstruktur. Ob es sich um eine langfristig gesicherte Pachtfläche oder eine kurzfristig gesicherte Pachtfläche handelt, bei der ohnehin das Risiko eines Verlustes der Fläche besteht, ist offen, auf entsprechende Ermittlungen wird aber verzichtet, da wie dargestellt auch bei Unterstellung einer langfristigen Verfügbarkeit der Fläche keine Existenzgefährdung vorliegt. Die nordwestliche Restfläche ist für die Bauzeit als Baustelleneinrichtungsfläche erforderlich, auf die vorübergehende Inanspruchnahme kann nicht verzichtet werden. Die nordöstliche Restfläche wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 mit einer Zufahrt versehen. Das Staatliche Bauamt Traunstein bewertet sie dennoch als unwirtschaftlich und hat dem Grundeigentümer einen Erwerb angeboten.

Im Erörterungstermin wurde dargestellt, der Einwender habe eine Baugenehmigung beantragt für einen Melkviehstand und eine Jungviehhütte. Es wurde die Sorge geäußert, diese Vorhaben entsprächen unter Berücksichtigung des Flächenverlustes für die Düngerausbringung eventuell nicht mehr dem baurechtlichen Maßstab des vernünftigen Landwirtes und würden dadurch ihre Privilegierung verlieren. Diese Einwendung weisen wir zurück. Entweder die Bauaufsichtsbehörde berücksichtigt die bestehende Fläche oder die künftige Fläche. Wenn die bestehende Fläche zugrundegelegt und das Vorhaben genehmigt wird, verliert es seine Privilegierung nicht nachträglich, da dann eine bestandskräftige Baugenehmigung vorläge. Wenn auf die künftige Fläche abgestellt wird, fällt die Privilegierung nicht während des baurechtlichen Verfahrens überraschend weg. Da der Bauantrag nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens und damit in Kenntnis des künftigen Flächenverlustes gestellt wurde, verliert das Vorhaben seine Privilegierung nicht nachträglich durch die Ortsumfahrung Laufen, sondern war wenn dann schon bei Stellung des Bauantrages nicht privilegiert.

Einwender 3011/4011

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er ist Eigentümer der bei Einwender 4010 behandelten Fläche mit der Flurnummer 731/1 der Gemarkung Heining, so dass auf die dortigen Ausführungen in diesem Beschluss verwiesen wird, insbesondere zu den Zufahrten und unwirtschaftlichen Restflächen. Die Funktionsfähigkeit der Landwirtschaft als solche wird nicht beeinträchtigt, da die geltend gemachten Existenzgefährdungen durch Ersatzlandangebote abgewendet werden, so dass auch der Einwender selbst als Pächter nicht betroffen ist. Gleiches gilt, soweit seine Rolle als Verpächter, der auf Einnahmen aus Verpachtung angewiesen ist, gemeint

sein sollte. Für Daring ist die Einstufung im Rahmen der Lärmberechnung entsprechend einem Dorf- und Mischgebiet aufgrund der Charakteristik richtig, Die Forderung nach einer Einstufung als Wohngebiet im Rahmen der Lärmbetrachtung weisen wir daher zurück.

Einwender 3012/4012

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er bewirtschaftet einen Vollerwerbsbetrieb. Nach eigenen Angaben umfasst der Betrieb 38,06 ha, davon 24,39 ha Eigentumsflächen, davon 17,51 ha landwirtschaftliche Flächen. Für das Vorhaben benötigt wird rund 1 ha, wobei 9.455 m² auf das Grundstück mit der Flurnummer 632 der Gemarkung Heining entfallen, die im Eigentum des Einwenders steht und 640 m² auf die gepachtete Flurnummer 629 der Gemarkung Heining. Auch nach der Realisierung des Vorhabens wird Flurnummer 632 in beiden entstehenden Teilflächen wirtschaftlich sinnvoll nutzbar sein, es entstehen zwei grob dreieckig geformte Teilflächen. Somit handelt es sich nicht um unwirtschaftliche Restflächen und es entsteht kein Übernahmeanspruch. Damit sind die Flächen auch bei der Flächenbilanzierung nicht anzusetzen und die Verringerung der Betriebsfläche bleibt deutlich unter der Grenze von 5%, bei deren Unterschreitung im Regelfall keine Existenzgefährdung vorliegt. Die Bewirtschaftungerschwernisse werden durch den im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 eingefügten zusätzlichen Viehdurchlass gemindert. Dass es sich laut Einwender um die einzige Hoferweiterungsfläche handelt, führt zu keiner anderen Bewertung. Zum einen verbleibt eine große Teilfläche der Flurnummer 632 der Gemarkung Heining im direkten Anschluss an die bestehende Hofstelle, auf der eine Erweiterung ohne weiteres Platz finden würde. Zum anderen sind allenfalls konkrete Erweiterungspläne berücksichtigungsfähig, die aber weder vorgetragen, noch ersichtlich sind. Der Einwand, dass die Erweiterung bereits jetzt nach § 35 BauGB zulässig wäre, verkennt, dass auch privilegierte Vorhaben unzulässig sein können, wenn öffentliche Belange ihnen entgegenstehen, was in einem bauaufsichtlichen Verfahren zu prüfen wäre. Daher handelt es sich bei der Betriebserweiterung, abgesehen davon, dass sie von der Fläche her möglich wäre, nicht um eine konkret zu berücksichtigende Planung. Im Erörterungstermin wurde bestätigt, dass es zwar Überlegungen, aber noch keine konkreten Planungen gibt. Die gerügte Zufahrt auf der Grenze der Flurnummern 628 und 629 der Gemarkung Heining erschließt beide anliegenden Grundstücke. Sollte eine

einvernehmliche Regelung zwischen den Nachbarn nicht möglich sein, ist die Zufahrt von der enteignungsrechtlichen Vorwirkung dieses Beschlusses umfasst, und der Träger der Straßenbaulast könnte die Zufahrt nötigenfalls gegenüber beiden Nachbarn durchsetzen.

Die Einwendung, es käme durch die Durchschneidung zu einer Vernässung, weisen wir zurück. Das Niederschlagswasser von der Fahrbahn wird auf der Böschung flächig versickert. Das Oberflächenwasser wird am Böschungsfuß gesammelt und unter der Ortsumfahrung durchgeleitet, so dass es weiter östlich der Ortsdurchfahrt versickern kann.

Dass die Vermietung von Ferienwohnungen unmöglich wäre, sehen wir nicht, insoweit wird auf die allgemeinen Ausführungen zum Tourismus verwiesen. Nachdem die Beurteilungspegel von 48 dB(A) tags und 41 dB(A) nachts die Grenzwerte der 16. BImSchV deutlich unterschreiten, werden die Anträge auf Lärmschutzmaßnahmen abgelehnt. Aus diesem Grund sehen wir auch keine unzumutbare Beeinträchtigung des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes in Gestalt der Ferienwohnungen.

Die Böschung wird mit standortheimischen Hecken und Gebüsch eingegrünt, so dass kein unzumutbarer Schattenwurf auf die dem Vorhaben künftig benachbarten Flächen entsteht. Es besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung einer besonders günstigen Betriebsstruktur. Das gilt erst recht für künftig – in Kenntnis des Vorhabens – geplante Veränderungen, wie die geltend gemachte Umstellung auf Kurzrasenweidehaltung mit zweimaligem Melken pro Tag, wobei diese mit dem zusätzlichen Viehdurchlass auch möglich wäre. Die Dimensionierung ist für den Viehtrieb ausreichend, es besteht kein Anspruch darauf, diesen Durchlass zugleich für die Befahrbarkeit mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu dimensionieren. Dass eventuell zusätzliche Flächen für die Ausbringung von Gülle erforderlich werden, mag sein, entsprechende Umstrukturierungen sind aber zumutbar und wären im Übrigen unabhängig von der Ortsumgehung Laufen auch dann erforderlich, wenn beispielsweise Pachtverhältnisse nicht verlängert oder die rechtlichen oder fachlichen Anforderungen an die Gülleausbringung verändert werden. Zur ergänzenden Anmerkung in den Unterlagen der 1. Tektur vom 19.06.2017 wegen einer befristeten Rückauflassungsvormerkung zugunsten eines Dritten, hat das Staatliche Bauamt Traunstein mitgeteilt, dass diese nur aus dem Grundbuch übernommen wurde, ihr Bestand oder Wegfall ist also unabhängig vom Vorhaben. Unabhängig davon, dass das Oberflächenwasser weitgehend durch die vorgesehenen Durchlässe (Ziffer 3.2.3 T des Regelungsverzeichnisses) fließen und

an deren Auslass in die östlich gelegene Mulde zur Versickerung geleitet wird, hat das Staatliche Bauamt Traunstein angeboten, auch rechts und links des Viehdurchlasses zusätzliche Rohrdurchlässe zu bauen, um der Gefahr, dass das Wasser durch den Viehdurchlass läuft und an dessen Ende durch die Kombination mit dem Viehtrieb zu Flurschäden führt, zu begegnen. Im Erörterungstermin hat das Staatliche Bauamt Traunstein zugesagt, auf Wunsch des Einwenders den Untergrund an beiden Enden des Viehdurchlasses z.B. durch Kies oder Schotter so zu befestigen, dass dort keine Verschlammung entsteht.

Warum am BW 05 (Brücke BGL 3 über B 20) eine Befahrbarkeit des Geh- und Radweges mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen ermöglicht werden soll, erschließt sich auf den ersten Blick nicht, da hierfür die Fahrbahn der Kreisstraße zu benützen ist. Im Erörterungstermin hat sich ergeben, dass die Problematik vor allem darin gesehen wird, dass das Ausfahren aus der Flurnummer 629 der Gemarkung Heining als schwierig angesehen wird, da hier zunächst die ansteigende Zufahrt überwunden werden muss, dann quer auf dem Geh- und Radweg gewartet werden muss, bevor auf die BGL 3 eingebogen werden kann. Hierin sieht der Einwender eine Gefährdung für sich und andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere, da er auch den Verkehr der von der gegenüber der Zufahrt liegenden Anschlussrampe kommt, im Blick haben müsste. Auch wenn diese Situation in der Tat eine Herausforderung darstellt ist, sie aus unserer Sicht hinnehmbar und zu bewältigen. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat zugesagt, die Bepflanzung entlang der BGL 3 so zurückzuschneiden, dass die Sichtverhältnisse verbessert werden. Den Radweg für den landwirtschaftlichen Verkehr freizugeben, würde die Radfahrer mindestens genauso stark gefährden wie die Ausfahrt, eher noch stärker wegen der Gefahr, dass die Radfahrer ein landwirtschaftliches Fahrzeug zu überholen versuchen, wenn dieses in die Zufahrt abbiegen möchte. Der entsprechende Antrag des Einwenders wird daher abgelehnt.

Richtig ist, dass der private Wirtschaftsweg, der in etwa auf der Grenze zwischen den Flurnummern 632 und 633 der Gemarkung Heining verläuft, und an die Verbindungsstraße zwischen Daring und Neudaring anbindet, nicht mehr genutzt werden kann. Es stehen aber für alle Teilflächen alternative Erschließungen zur Verfügung, so dass die Erreichbarkeit gesichert ist. Daher besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung des gewidmeten Weges. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat aber im Erörterungstermin zugesagt, den auf Flurnummer 633 der Gemarkung Heining verlaufenden Teil nicht zurückzubauen und auf eine Entwidmung zu

verzichten, sofern es diesen Teil vom Eigentümer dieser Flurnummer freihändig erwerben kann und diesen dann an den Privatweg anzubinden.

Eventuelle Umwege sind aus unserer Sicht zumutbar und wegen überwiegender öffentlicher Interessen an der Verwirklichung des Projekts hinzunehmen. Eventuelle Entschädigungen für Umwege sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Einwender 3013/4013

Der Einwender ist Grundbetroffener. Zum Zeitpunkt der Erhebung von Einwendungen stellte sich die betriebliche Lage dar, wie folgt: Nach eigenen Angaben verfügte der Einwender über eine Betriebsfläche von 26,5 ha, davon 16,53 ha im Eigentum, davon 14,32 ha landwirtschaftliche Flächen. Zugepachtet seien 9,97 ha gewesen, verpachtet seien 6,4 ha gewesen. Nach der Überprüfung durch das Staatliche Bauamt anhand der Daten der Landwirtschaftsverwaltung ergab sich eine Betriebsfläche von 19,8 ha. Die Abweichung zwischen den Zahlen erklärt sich eventuell daraus, dass die landwirtschaftlichen Flächen, die dem Einwender gehören, die er aber selbst nicht bewirtschaftet, sondern verpachtet hatte, nicht seinem landwirtschaftlichen Betrieb zuzurechnen waren. Aus diesen Flächen erzielte er zwar Pachteinnahmen, die Flächen waren aber ansonsten nicht in die Betriebsstruktur eingegliedert, die landwirtschaftlichen Erträge flossen dem Betrieb des Pächters zu. Weitere Ermittlungen hierzu erübrigen sich aber, da für das Gutachten des landwirtschaftlichen Sachverständigen die aktuelle Betriebsgröße ermittelt und zugrunde gelegt wurde.

Zum Zeitpunkt der Begutachtung wird der Betrieb als Hauptidealbetrieb geführt mit 11,09 ha Grünland und 8,92 ha Acker, sowie 2,20 ha Wald. Im Eigentum des Einwenders stehen 13,57 ha der landwirtschaftlich genutzten Flächen. Die Ertragsfähigkeit der Eigentumsflächen liegt zwischen 51 und 64 BP, im Mittel 58 BP und damit leicht über dem Durchschnitt vor Ort. Der Milchviehbetrieb verfügt über durchschnittlich 62,37 Tiere, was 49,68 GV entspricht. Die Milchleistung von 6.500 kg pro Kuh und Jahr liegt unter der durchschnittlichen Leistung von 7.600 kg pro Kuh und Jahr. Der Gutachter hat diese durchschnittliche Leistung für Fleckvieh zugrunde gelegt. Erzielt werden können hierfür durchschnittlich 38 ct. pro Liter. Überschüssige Gülle wird über die Biogasanlage verwertet. Die erforderlichen 1,29 AKh/Jahr leistet der Betriebsleiter, Arbeitsspitzen werden mit Unterstützung seines Bruders erledigt.

Die Flächeninanspruchnahmen, sowie An- und Durchschneidungen sind im Gutachten dargestellt. Insgesamt verliert der Betrieb 2,16 ha, davon 1,49 ha Acker und 0,67 ha Grünland. Einschließlich unwirtschaftlicher Restflächen und bei der vom Gutachter angenommenen teilweisen Umwandlung von Acker zu Grünland (zur gemeinsamen Bewirtschaftung mit einer vorhandenen Grünlandfläche) liegt der Verlust bei 2,87 ha, davon 2,38 ha Acker und 0,49 ha Grünland, das sind rund 12% der landwirtschaftlichen Flächen.

Der Gutachter geht davon aus, dass der Betrieb vor dem Eingriff existenzfähig ist. Wenn man auf den notwendigen Gewinn abstellt, ist er „gerade noch“ existenzfähig. Die zu erzielende Faktorentlohnung liegt unter dem Tariflohn, den der Gutachter für auskömmlich hält, aber 30% über dem Mindestlohn, so dass der Betrieb unter diesem Gesichtspunkt als nachhaltig existenzfähig beurteilt wird. Ebenfalls existenzfähig ist er mit Blick auf die Stabilität. Die Kapitaldienstreserven werden seitens des Gutachters als deutlich positiv eingestuft, der Betrieb damit als voll liquide.

Als Reaktion auf den Eingriff empfiehlt der Gutachter eine Reduktion des Viehbestandes um 4,55 Milchkühe und 2,21 Nachzuchttiere, um die Problematik des Futterzukaufs und der Gülleabgabe zu lösen. Erforderlich wird die Angliederung einiger Restflächen an andere Flächen des Einwenders, wobei hierfür auch die Umwandlung von Acker in Grünland erforderlich wird.

Durch den Eingriff wird der ohnehin knappe Gewinn weiter reduziert, die Faktorentlohnung sinkt weiter, verbleibt aber über dem Mindestlohn. Die Eigenkapitalveränderung wird negativ, so dass der Betrieb unter dem Gesichtspunkt Stabilität nicht mehr langfristig existenzfähig wäre. Auch die Liquidität nach dem Eingriff wird negativ beurteilt.

Daher hatte das Staatliche Bauamt Traunstein dem Einwender zunächst Ersatzflächen angeboten, die seitens des Gutachters jedoch als für diesen Betrieb unwirtschaftlich eingestuft wurden. Als Reaktion hierauf hat das Staatliche Bauamt Traunstein nun Ersatzflächen mit einer Gesamtfläche von 3,1 ha angeboten, die mit einer Bonität von 54 und 55 BP etwas unter dem Durchschnitt der sonstigen betrieblichen Eigentumsflächen liegen, aber über dem Durchschnitt seiner Pachtflächen. Die Bonität der Flächen ist deutlich höher als die einer der bisher angebotenen Flächen. Mit 1,0 ha und 2,1 ha sind die Flächen jeweils für eine Bewirtschaftung groß genug, die ehemals angebotenen Flächen waren auch deshalb negativ beurteilt worden, weil eine Teilfläche von nur 0,5 ha zu klein war, um in Verbindung mit der Hofentfernung wirtschaftlich zu sein. Auch handelt es sich bei

den Entzugsflächen nicht nur um Ackerflächen, sondern teilweise auch um Grünland, so dass die Tatsache, dass es sich bei einer der Ersatzflächen um Grünland handelt, nicht per se gegen dessen Eignung spricht. Insgesamt erhält der Betrieb damit nach dem Eingriff 0,2 ha mehr als vor dem Eingriff. Aus unserer Sicht ist damit auch noch eine Reserve gegeben, bezüglich der Eignung der Flächen. Da ein gesunder Betrieb laut Rechtsprechung Flächenverluste von bis zu 5% verkraften kann bzw. können muss, bestünde zwischen dem Flächenzuwachs von 0,2 ha und der 5%-Grenze (Verlust von 1,0 ha) noch eine ausreichende Sicherheit, so dass der Betrieb, selbst wenn man das Ersatzland wegen teilweise geringerer Bonität nicht voll ansetzen würde, jedenfalls weniger als 5% seiner Betriebsfläche verlöre. Bis zu dieser Grenze geht die Rechtsprechung davon aus, dass ein vor dem Eingriff gesunder Betrieb existenzfähig bleibt, ohne dass es einer Betrachtung im Detail bedürfte.

Die vom Vorhaben zerschnittenen Flächen sind weiterhin erreichbar, die beantragte Zufahrt zum abgetrennten Teil der Flurnummer 604 der Gemarkung Heining wurde im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 eingeplant. Die sehr kleine Restfläche von Flurnummer 633 der Gemarkung Heining wird der Vorhabensträger auf Antrag übernehmen, das Gutachten des landwirtschaftlichen Sachverständigen weist sie wegen ihrer Größe von wenigen Quadratmetern gar nicht extra aus, sondern zählt sie ohnehin zur Entzugsfläche. Die Flächen innerhalb des Knotenpunkts werden für die Entwässerungseinrichtung benötigt. Eine Entschädigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens für die Jungviehhütte auf Flurnummer 620 der Gemarkung Heining hat der Vorhabensträger zugesichert. Eine Zufahrt zur Flurnummer 620 der Gemarkung Heining von dem Weg aus, der den Weg auf Flurnummer 609 der Gemarkung Heining ersetzt, hat das Staatliche Bauamt zugesagt. Eine Vernässung von an eine Einschnittslage angrenzenden Flächen ist ausgeschlossen.

Einwender 3014/4014

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er betreibt einen landwirtschaftlichen Betrieb im Nebenerwerb. Vom Grunderwerb betroffen ist zum einen die Waldfläche auf der Flurnummer 65 der Gemarkung Heining. Von dieser verbleibt lediglich eine unwirtschaftliche Restfläche, deren Erwerb das Staatliche Bauamt angeboten hat. Für diesen Teilbereich kann der Einwender wählen, ob er die Restfläche behalten oder abgeben möchte. Da die unwirtschaftliche Restfläche in den Planunterlagen der 1. Tektur fälschlich als dauerhaft zu erwerben dargestellt war, wurde dies in den

planfestgestellten Papierunterlagen korrigiert und gekennzeichnet. An der Erreichbarkeit nur über Grundstücke Dritter ändert sich nichts, wobei das Staatliche Bauamt Traunstein im Erörterungstermin zugesagt hat, dass die Durchfahrt unter der Hangleitenbrücke möglich bleiben wird. Die landwirtschaftliche Fläche mit der Flurnummer 49 der Gemarkung Heining, zu der der Einwender im Ausgangsverfahren vorträgt, der entgangene Gewinn für die Kiesausbeutung des Grundstücks müsse beachtet werden, befindet sich zwischenzeitlich nicht mehr im Eigentum des Einwenders und auch der Kiesabbau ist bereits erfolgt. Die Zuwegung bleibt überdies bestehen.

Einwender 3015/4015

Der Einwender ist Grundbetroffener. Zum Zeitpunkt der Erhebung der Einwendungen handelte es sich um einen Vollerwerbsbetrieb, nach eigenen Angaben mit 28,7 ha, davon 25,3 ha eigene Flächen. Das Staatliche Bauamt ging auf Basis des Mehrfachantrages von 26,44 ha Betriebsfläche und 20,0 ha Eigentumsflächen aus. Der Verlust von 14.781 m² hätte also einen Verlust von 7,39 %, bezogen auf die Eigentumsflächen oder 5,61%, bezogen auf die Gesamtfläche bedeutet. Das Staatliche Bauamt hatte dem Einwender daher 17.000 m² Ersatzland angeboten.

Zum Zeitpunkt der durch die Planfeststellungsbehörde angeregten Begutachtung durch einen Sachverständigen gehören zum Betrieb 14,45 ha Grünland, 11,18 ha Acker und 5,53 ha Wald, die landwirtschaftlich genutzte Fläche beträgt also insgesamt 25,63 ha. Auf dem Mastbetrieb werden durchschnittlich 24,33 Tiere oder 17,80 GV gehalten. Die Gülle wird an die Biogasanlage abgegeben, die zu einem Drittel im Eigentum des Einwenders steht. Der Arbeitskräftebedarf von 0,53 AK wird vom Betriebsleiter und dem designierten Hofnachfolger geleistet.

Seitens des Gutachters wird von der Existenzfähigkeit des Betriebes vor dem Eingriff ausgegangen. Zwar wird der notwendige Gewinn rechnerisch nicht erreicht, die Faktorentlohnung ist aber ausreichend hoch und auch die Kriterien der Stabilität und Liquidität sind erfüllt.

Zu Gunsten des Einwenders gehen wir davon aus, dass es sich vor dem Eingriff um einen existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb handelt, auch wenn der Arbeitskräftebedarf von 0,53 AK eher bei einem Nebenerwerbsbetrieb zu erwarten wäre.

Die Inanspruchnahme von Flächen, sowie die An- und Durchschneidungen sind dem Gutachten zu entnehmen. Bei der südlichen Teilfläche der Flurnummer 700 der

Gemarkung Heining geht der Gutachter von einer unwirtschaftlichen Restfläche aus, da die Kosten und Verluste für diese Restfläche 53,87% des Rohertrages betragen. Während in einem der anderen Gutachten bei diesem Wert noch von der Wirtschaftlichkeit ausgegangen wird – mit Blick auf Größe und Ausformung der konkreten Fläche – wird die Fläche hier als unwirtschaftlich gewertet. Ob dieser Schluss zwingend ist, ist fraglich, da es sich vorliegend um eine Restfläche handelt, die unmittelbar an den Hof und die Biogasanlage anschließt, so dass ein gesteigertes Interesse bestehen dürfte, die Fläche trotz ihrer geringen Größe nicht an den Baulastträger zu veräußern. Das Ergebnis des Gutachtens wird aber zugunsten des Einwenders der weiteren Betrachtung zugrunde gelegt.

Der Flächenverlust beträgt insgesamt 2,28 ha. Eine Anpassung des Tierbestandes ist nicht notwendig, Auswirkungen auf die Biogasanlage bestehen nicht. Der zu erzielende Gewinn wird stark vermindert, es wird aber noch eine Faktorentlohnung im Bereich des vom Gutachter als Vergleichswert herangezogenen Tariflohnes erzielt. Allerdings wird die Eigenkapitalveränderung deutlich negativ und die Liquidität ist nur noch kurzfristig sichergestellt. Daher wird der Betrieb als durch das Vorhaben existenzgefährdet eingestuft.

Das angebotene Ersatzland in Form von 1,7 ha Acker mit 54 BP ist nach gutachterlicher Einschätzung nach Entfernung des vorhandenen Feldrains wirtschaftlich nutzbar und geeignet. Die Entfernung des Feldrains sowie der dafür evtl. erforderliche naturschutzrechtliche Ausgleich obliegen dem Staatlichen Bauamt Traunstein. Dass niedrigere Hektarerträge nicht auszuschließen sind und evtl. in den ersten Jahren der Bewirtschaftung höhere Pflanzenschutz aufwendungen anfallen können, lässt sich im Entschädigungsverfahren berücksichtigen.

Dabei ist die geringere Bonität des Ersatzlandes eingerechnet. Das Bauamt kann und muss kein Ersatzland anbieten, das von den Bodenpunkten her der beeinträchtigten Fläche entspricht, sondern es muss sich um angemessenes Ersatzland handeln. Eine Ersatzfläche mit 54 BP liegt nur knapp unter der vorherrschenden Bodenart (55 bis 58 BP). Die Flächen sind von der Hofstelle aus gut erreichbar. Die erhöhten Wegekosten können im Entschädigungsverfahren berücksichtigt werden. Wir halten das Ersatzlandangebot für zumutbar. Der Einwand der Existenzgefährdung wird daher zurückgewiesen.

Durch die Ersatzlandflächen wird auch das Problem der ausreichenden Flächenverfügbarkeit für die Gärreste gelöst.

Die Kosten für eine zusätzliche, vom Einwender geforderte Brücke über die Ortsumfahrung stehen außer Verhältnis zum erzielbaren Nutzen. Die vorgesehenen

Ersatzwege sind so bemessen, dass sie mit Fahrzeugen mit Straßenverkehrszulassung befahrbar sind, deren Benutzung ist daher zumutbar. Die geltend gemachten Hoferweiterungen sind bislang nicht konkretisierte Überlegungen, die eigentumsrechtlich bloße Chancen darstellen. Gleiches gilt für die Erweiterung der Biogasanlage. Ob auf der Ortsumfahrung die immissionschutzrechtlichen Grenzwerte durch die Biogasanlage eingehalten werden, ist ohne Relevanz, da die Benutzer der Ortsumfahrung keine Nachbarn im immissionsschutzrechtlichen Sinn sind. Die vorgesehene Niederschlagswasserbeseitigung ist ausreichend bemessen, so dass die geltend gemachten Überschwemmungen und Vernässungen nicht zu befürchten sind.

Die Zufahrt zur Flurnummer 731 der Gemarkung Heining entspricht der Forderung des Einwenders im Ausgangsverfahren.

Einwender 3016/4016

Der Einwender ist Grundbetroffener. Aus der Flurnummer 386 der Gemarkung Heining mit einer Größe von ca. 3 ha werden an einer Ecke 529 m² für das Vorhaben in Anspruch genommen. Auf die Fläche kann für den Straßenbau nicht verzichtet werden, eine ungünstige Zerschneidung liegt nicht vor. Der im Ausgangsverfahren geforderte dauerhafte Erwerb des Weges ist in den Unterlagen zur 1. Tektur vom 19.06.2017 berücksichtigt.

Einwender 3017/4017

Der Einwender ist Grundbetroffener. Er betreibt eine Pensionspferdehaltung in Biburg, mit einem kleinen landwirtschaftlichen Betrieb und einer Hackschnitzelanlage, über die auch das Nachbaranwesen (Einwender 3001/4001) mitversorgt wird. Von der Grundinanspruchnahme sind vor allem Waldflächen im Umfang von knapp einem Hektar betroffen.

Bei den Flurnummern 615/5 und 618 der Gemarkung Leobendorf geht das Staatliche Bauamt Traunstein vom Verbleib unwirtschaftlicher Restflächen aus, deren Erwerb es angeboten hat. Als Ersatz für die Waldflächen hat es dem Einwender eine Waldfläche mit 11.139 m² angeboten. Damit werden der direkte Flächenentzug wie auch die unwirtschaftlichen Restflächen ausgeglichen. Wir halten dieses Angebot für angemessen. Sollte die Baumartenzusammensetzung unwirtschaftlicher sein, wäre dies eine Frage des Entschädigungsverfahrens, jedenfalls zur Existenzsicherung ist sie ausreichend. Damit muss der Frage, ob ein

existenzfähiger forstwirtschaftlicher Betrieb vorliegt, nicht weiter nachgegangen werden. Ein existenzfähiger landwirtschaftlicher Betrieb liegt bei 4,92 ha landwirtschaftlicher Betriebsfläche jedenfalls nicht vor, wobei von diesen Flächen auch nur 280 m² in Anspruch genommen werden, das entspricht 0,57%, so dass auch aus diesem Grund eine Existenzgefährdung ausscheidet. Mit der zugesagten Waldfläche wird auch das Problem der Hackschnitzelanlage gelöst, da der benötigte Brennstoff künftig aus der Ersatzfläche gewonnen werden kann. Richtig ist, dass die Fläche weiter entfernt ist, was im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu berücksichtigen sein wird. Eine völlige Ungeeignetheit zur Brennstoffgewinnung ist aus unserer Sicht aber nicht anzunehmen. Die Einwendung, die Pferdepensionshaltung sei künftig nicht mehr möglich, weisen wir zurück. Wegen der Empfindlichkeit von Pferden verweisen wir zunächst auf die Ausführungen dieses Beschlusses zu Einwander 3001/4001. Hinzu kommt bei den Pferden von Einwander Nummer 4017, dass es sich nicht um Dressur- oder sonstige Turnierpferde handelt, sondern um normale Pensionspferde. Im Rahmen des Erörterungstermins hat der Einwander erläutert, es handle sich um Gnadenbrotpferde, die teilweise noch geritten, teilweise am Zügel ausgeführt würden. Insofern ist die Empfindlichkeit der Tiere geringer und auch das Konzept des Betriebes anders als bei Einwander 3001/4001, so dass hier erst Recht von einer Verträglichkeit auszugehen ist. Ob tatsächlich Kunden künftig ihre Pferde nicht mehr im Pensionsbetrieb unterbringen, ist offen. Zum einen spielen hier neben der Frage der Lage an einer Bundesstraße auch noch viele weitere Faktoren eine Rolle. Zum anderen handelt es sich bei dieser künftigen Entwicklung des Betriebes auch nur um Chancen. Den Einwand des unzumutbaren Eingriffs in den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb weisen wir daher zurück, auch wenn man unterstellt, dass ein Teil der Kunden den Betrieb wegen des geringeren Freizeit- und Erholungswertes wechselt. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass das bislang bevorzugt genutzte Ausreitgebiet nach den Darstellungen im Erörterungstermin zwischen bestehender B 20 und Bahnlinie liegt, also schon bislang Verkehrsimmissionen aus unmittelbar in der Nähe verlaufenden Verkehrswegen ausgesetzt ist, offenbar ohne dass dies die Pferdehalter stören würde. Dieses Gebiet bleibt erreichbar, wenn es auch verkleinert wird und sich die Störwirkungen von der in Dammlage geführten Ortsumfahrung Laufen gegenüber denen des Bestandes erhöhen.

Da die Photovoltaikanlage des Einwenders in einer Entfernung von 250 Metern zur Ortsumfahrung liegt, sind Beeinträchtigungen in Form von Verschmutzungen ausgeschlossen, so dass wir auch diesen Einwand zurückweisen.

Die Forderung nach Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen weisen wir wegen Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV am Anwesen des Einwenders zurück.

Der Forderung im Ausgangsverfahren, auf Flurnummer 1104 der Gemarkung Leobendorf auf die Sickermulde zu verzichten, hat das Staatliche Bauamt im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 entsprochen.

Die Versetzung der Bienenstöcke auf der Flurnummer 618 der Gemarkung Leobendorf wurde angeboten.

Bei den Flurnummern 619 und 620 der Gemarkung Leobendorf bleibt die Zufahrtsituation nach der 1. Tektur vom 19.06.2017 unverändert, so dass dem Einwand insoweit abgeholfen wurde, wodurch auch das angesprochene „Marterl“ erhalten bleibt. Die gemeinsame Zufahrt zu den Grundstücken 1104 und 1105 der Gemarkung Leobendorf liegt auch im Bestand zur Hälfte auf dem jeweiligen Grundstück. Auch bislang besteht also die Notwendigkeit, sich mit dem Nachbarn über die Benutzung zu verständigen, wobei künftig, sollte eine solche Einigung nicht möglich sein, auch das Staatliche Bauamt Traunstein auf beide Grundstücke zugreifen und damit eine Einigung überflüssig machen könnte. Im Übrigen sieht auch § 8a Abs. 4 S. 2 FStrG eine gemeinsame Zufahrt zu mehreren Grundstücken als ausreichend an. Sie hat im land- und forstwirtschaftlichen Bereich auch den Vorteil, dass weniger bewirtschaftbare Fläche verloren geht als bei jeweils eigenen Zufahrten. Im Übrigen verbleibt auch die zweite Zufahrtmöglichkeit über den begleitenden Weg, deren Nutzbarkeit durch den Einwendungsführer das Staatliche Bauamt Traunstein im Erörterungstermin zugesagt hat, unabhängig davon, ob diese Zufahrt bislang auch rechtlich möglich war, da es sich derzeit um einen Geh- und Radweg handelt. Dass zukünftig die Bewirtschaftung der Flurnummer 1104 der Gemarkung Leobendorf erschwert wird, ist richtig. Der Vorhabensträger hat aber angeboten, sie als unwirtschaftliche Restfläche zu behandeln und zu erwerben. Sofern dieser Weg gewählt wird, erübrigt sich die Anlage von Zufahrten.

Für Flurnummer 614 der Gemarkung Leobendorf wurde in der 1. Tektur vom 19.06.2017 eine Ersatzzufahrt vorgesehen, dem Einwand insoweit also abgeholfen. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat im Erörterungstermin zugesagt, die Ausfahrt bis zur nördlichen Grundstücksgrenze der Flurnummer 614 auszubauen. Die Einwendungen zu Flurnummer 620 der Gemarkung Leobendorf haben sich durch die 1. Tektur vom 19.06.2017 erledigt.

Die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind Baustelleneinrichtungsflächen für die Bahnbrücke, so dass auf diese an dieser Stelle nicht verzichtet

werden kann. Flurnummer 619 der Gemarkung Leobendorf wird das Staatliche Bauamt Traunstein dem Einwender anbieten. Eventuelle Mehrwege zur Flurnummer 615/7 der Gemarkung Leobendorf sind Gegenstand des Entschädigungsverfahrens, auf der Ebene der Planfeststellung halten wir sie für zumutbar. Die Erreichbarkeit der Flurnummern 614, 1096 und 1098 der Gemarkung Leobendorf bleibt auch nach der 1. Tektur vom 19.06.2017 über die künftige B 20 möglich, da die Ausweisung als Kraftfahrstraße erst südlich von Biburg beginnt.

Einwender 3018/4018

Unter dieser Nummer wird auch der Rechtsnachfolger des ursprünglichen Einwenders behandelt. Der Einwender ist Grundbetroffener. Richtig ist, dass die westliche Teilfläche der Flurnummer 754 der Gemarkung Heining von der Hofstelle (Flurnummer 114 der Gemarkung Heining) aus nur noch über einen Umweg erreicht werden kann. Wir halten diesen aber für zumutbar, eventuelle Mehrwegeentschädigungen sind eine Frage des Entschädigungsverfahrens. Bezüglich der Zwickelfläche zwischen Straße bzw. Böschung und Zuwegung zum Grundstück, die zumindest vorübergehend in Anspruch zu nehmen ist, hat das Staatliche Bauamt Traunstein angeboten, sie als solche zu kennzeichnen, wobei auch der Erwerb als unwirtschaftliche Restfläche angeboten wurde. In den planfestgestellten Papierunterlagen ist die Fläche mit „nur viA“ gekennzeichnet. Bei der im Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017 angesprochenen Wasserleitung und dem Niederspannungskabel handelt es sich um vorhandene Leitungen. Deren Aufnahme in das Regelungs-verzeichnis ist geboten, da diese bauzeitlich geschützt werden müssen, wodurch sich für den Einwender aber kein zusätzlicher Eingriff ergibt. Eine Beweissicherung für das Wohnhaus hat das Staatliche Bauamt Traunstein zugesichert.

Einwender 3019/4019

Der Einwender ist Grundbetroffener. Nach eigenen Angaben beträgt die Betriebsfläche 62,5 ha, davon 23,9 ha im Eigentum, davon 2,5 ha Waldflächen. Hinzu kommen 35,6 ha Pachtflächen. Nach den Ermittlungen des Staatlichen Bauamts unter Berücksichtigung des Mehrfachantrages 2016 beträgt die Betriebsgröße 70,36 ha, von denen 3.574 m² in Anspruch genommen werden, das sind 0,51%. Dabei geht das Staatliche Bauamt Traunstein davon aus, dass die Flurnummern 47 und 49 der Gemarkung Heining nicht zum landwirtschaftlichen

Betrieb gehören, da auf diesen derzeit Kiesabbau stattfindet. Zwischenzeitlich steht Flurnummer 47 der Gemarkung Heining nicht mehr im Eigentum des Einwenders, sondern im Eigentum des Kiesunternehmers und Flurnummer 49 der Gemarkung Heining war von diesem gepachtet, was die Einschätzung des Staatlichen Bauamts Traunstein bestätigt.

Der vom Einwender vorgetragene Flächenbedarf von 2,4 ha lässt sich aus der von ihm angeführten Tabelle nicht ohne Weiteres nachvollziehen. Richtig sind rund 0,90 ha. Weitere 0,9 ha kämen für die Flurnummer 53 der Gemarkung Heining hinzu wegen des Vorpachtrechts. Ob dieses Vorpachtrecht bereits berücksichtigt werden muss, bedarf keiner abschließenden Entscheidung im Planfeststellungsverfahren. Wir unterstellen seine Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung mit dem Gewicht eines Pachtrechts, da sich allenfalls ein solches aus dem Vorpachtrecht entwickeln kann. Auch wenn man diese Fläche als Pachtfläche hinzurechnet und den Eingriff durch das Vorhaben einrechnet, bleibt die Flächeninanspruchnahme in einem Bereich, in dem ohne weiteres von der fortbestehenden Existenzfähigkeit des Betriebes ausgegangen werden kann. Das Staatliche Bauamt hat dennoch angeboten, dem Einwender Ersatzflächen anzubieten, sofern z.B. andere Einwender ihre Ersatzlandangebote nicht in Anspruch nehmen, die Flächen dann also verfügbar wären.

Bezüglich der Immissionssituation ist zunächst festzuhalten, dass das Anwesen bereits jetzt an der bestehenden B 20 liegt. Hinzu kommt die Belastung dadurch, dass der geplante Knotenpunkt zur Anbindung der B 20 alt an die Ortsumfahrung nördlich des Anwesens liegen wird und die Ortsumfahrung dort nach Westen abschwengt. Aus Gründen des Lärmschutzes ist hier eine Lärmschutzwand vorgesehen, die eine deutlich höhere Lärmschutzwirkung bewirkt, als der bisherige Erdwall und die Bäume. Eine Berücksichtigung als Wohngebiet ist bei der Hofstelle mit angeschlossener Direktvermarktung fernliegend. Eine optisch erdrückende Wirkung der Ortsumfahrung Laufen sehen wir unter Berücksichtigung der Abstände nicht, auch nicht in Kombination mit der Lärmschutzwand.

Die im Erörterungstermin geäußerte Sorge, der gesamte landwirtschaftliche Verkehr bis Mayerhofen werde künftig über den Wirtschaftsweg vor dem Grundstück des Einwenders abgewickelt, ist unbegründet, da die bestehende B 20 Richtung Laufen und der Knotenpunkt auch künftig für den landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung stehen, die Eigenschaft als Kraftfahrstraße erhält lediglich die Ortsumfahrung beginnend nach der Anschlussstelle Niederheining. Wegen der in der Einwendung erwähnten Kiesabbauflächen ist der Kiesabbau mittlerweile

entweder im Gang oder jedenfalls weiterhin möglich. Eine Verschwenkung Richtung Osten, wie vom Einwender vorgeschlagen, ist wegen der Salzachauen und des dort liegenden Überschwemmungsgebietes nicht möglich. Hinzu kommt, dass ein Abrücken der Trasse nach Osten zu Folgeänderungen im weiteren Verlauf führen würde. Aufgrund der Radienfolge und der begrenzten Anpassungsmöglichkeiten am Hangleitenaufstieg würde die Trasse dann näher in Richtung Lepperding rücken mit den entsprechenden Folgewirkungen auf die dortigen Anwesen. Auf die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks mit der Flurnummer 68 der Gemarkung Heining kann wegen des Baus der Grünbrücke nicht verzichtet werden, das Grundstück bleibt im Übrigen weiterhin über den bestehenden Weg entlang des Hangfußes erreichbar. Auf ihre Rodung kann nicht verzichtet werden, da sie zur Errichtung der Grünbrücke erforderlich ist.

Soweit geltend gemacht wird, das Fahrsilo des Einwenders stelle eine Gefahr für die Ortsumfahrung dar, da Planen auf die Fahrbahn wehen könnten, ist es Aufgabe des Einwenders, für eine ordnungsgemäße Sicherung seines Silos zu sorgen. Eine Ablösung ist aus unserer Sicht nicht geboten. Der Hausbrunnen ist nicht betroffen, da die Grundwasserfließrichtung von Südwest Richtung Salzachauen liegt, so dass das Wasser zuerst am Brunnen ankommt, bevor es Richtung Trasse weiterfließt. Die Gefahr von Vernässungsschäden in den unterhalb der Hangleite liegenden Grundstücken durch Wasser von der Fahrbahn oder den Dammflächen besteht nicht, da eine ordnungsgemäße Entwässerung über die Versickerungsanlage innerhalb der Knotenpunktsrampe sichergestellt wird. Für diese wird ein Bodenaustausch bis zur nächsten versickerungsfähigen Schicht hergestellt.

Einwender 3020/4020

Der Einwender ist Grundbetroffener. Unter dieser Nummer wird auch die GmbH & Co. KG, die die Photovoltaikanlage betreibt, geführt. Er betreibt einen landwirtschaftlichen Nebenerwerbsbetrieb mit 24,33 ha Betriebsfläche, davon 23,33 ha im Eigentum. Davon wird ca. 1 ha in Anspruch genommen. Richtig ist, dass die im Eigentum des Einwenders stehende, verpachtete Flurnummer 117 der Gemarkung Heining durchschnitten wird. Beide Teile sind aber erreichbar und wirtschaftlich sinnvoll zu bewirtschaften. Auch der Betrieb der auf Teilen der Flurnummer liegenden Photovoltaikanlage bleibt möglich, die Erreichbarkeit der PV-Anlage auch während der Bauzeit wurde vom Vorhabensträger zugesagt. Die Erschwernisse durch Umwege und weniger effiziente Bewirtschaftung sind in die Abwägung eingeflossen. Die Mehrkosten für den geforderten Tunnel stünden außer Verhältnis zum zu erzielenden Nutzen. Die Bepflanzung der Einschnittsböschungen

in diesem Bereich ist naturschutzfachlich geboten, auf sie kann nicht verzichtet werden. Vernässungsschäden sind nicht zu befürchten, da das Oberflächenwasser der Mulde im Einschnitt zufließen und dort versickern kann. Der Wegfall der Pachteinnahme für Flurnummer 22 der Gemarkung Heining ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens.

Nach der Lärmberechnung, die den rechtlichen und fachlichen Standards genügt, werden die Lärmgrenzwerte für Dorf- und Mischgebiete am Wohnanwesen deutlich unterschritten. Die Forderung nach Berücksichtigung der Werte eines Allgemeinen Wohngebietes weisen wir zurück, da dies nicht der Charakteristik des Anwesens entspricht. Wegen der Ferienwohnungen ist unklar, ob diese bereits vermietet werden. Der Planfeststellungsbehörde ist ein Verfahren zur Erteilung einer Ausnahme von der Veränderungssperre bekannt, das erst während des Verfahrens zur 1. Tektur vom 19.06.2017 durchgeführt wurde. Insofern scheint der Einwander selbst die Investition auch in Kenntnis der Ortsumfahrung Laufen noch für sinnvoll zu halten. Auch wir gehen davon aus, dass eine Vermietung von Ferienwohnungen künftig auch trotz Ortsumfahrung Laufen möglich bleiben wird, unabhängig davon, dass es sich hier nur um die Chance einer besonders günstigen künftigen Vermögensnutzung handelt, die vom Schutzbereich des Art. 14 GG nicht umfasst ist.

Die Forderung nach einer Höhenbegrenzung der Begrünung der Einschnittsböschung, so dass diese nicht über die Oberkante des Einschnitts hinauswächst und so den Blick Richtung Alpen beeinträchtigt, weisen wir zurück. Die Eingrünung ist eine Gestaltungsmaßnahme, die dazu dient, die Einschnittsböschung ansprechender zu gestalten. Der Alpenblick wird nicht verhindert, sondern eventuell eingeschränkt, was aus unserer Sicht aber hinzunehmen ist. Es besteht gegenüber dem Staatlichen Bauamt Traunstein, ebenso wie gegenüber den anderen Eigentümern keine Rechtsgrundlage, eine Aufwuchsbeschränkung zur Bewahrung des Alpenblicks anzuordnen.

Ob trotz Lage auf der Hochterrasse Kiesaufkommen in den Grundstücken liegen und ob ein Abbau außerhalb des Vorranggebietes möglich wäre, ist offen aber allenfalls eine Frage des Entschädigungsverfahrens. Für den Hausbrunnen und die als Viehtränke genutzte Quelle hat das Staatliche Bauamt Traunstein eine Beweissicherung zugesagt und eine Entschädigung, sollte ein Erhalt des Brunnens nicht möglich sein. Ebenfalls zugesichert wurde ein Beweissicherungsverfahren für das Wohnhaus. Der Ersatz von eventuellen Schäden richtet sich nach den gesetzlichen Vorschriften, eine Regelung zu Fragen der Beweislast im Wege der Auflage ist nicht geboten. Die Gefahr von Vernässungen besteht wegen der tiefen

Einschnittslage der Ortsumfahrung in diesem Bereich nicht. Die Mehrwege zur Photovoltaikanlage auf Flurnummer 787 der Gemarkung Heining halten wir auf der Ebene des Planfeststellungsverfahrens für zumutbar und eine eventuelle Mehrwegsentschädigung ist eine Frage des Entschädigungsverfahrens. Beeinträchtigungen der Photovoltaikanlage durch Immissionen sind bei einer Entfernung von 300 m zur Ortsumfahrung ausgeschlossen. Die vom Einwender geltend gemachte „theoretische Anschlussmöglichkeit“ des Gewerbegebietes an die PV-Anlage ist nicht zu berücksichtigen, da sie auch bislang nur eine theoretische ist. Die Abwicklung des Baustellenverkehrs erfolgt über künftige Trassenflächen, so dass es nicht zu Schäden oder einer übermäßigen Belastung des Weges am Anwesen des Einwenders kommt.

Einwender 3021/4021

Der Einwender ist Grundbetroffener. Die Zufahrt zu den Flurnummern 63 und 71 bis 74 der Gemarkung Heining wird auch künftig nur über Fremdgrund möglich sein, insofern verschlechtert sich die Situation aber durch die Ortsumfahrung nicht. Zu Flurnummer 63 hat das Staatliche Bauamt Traunstein eine Ersatzzufahrt zugesagt, die über die Fläche unter der Hangleitenbrücke erreichbar sein wird. Ob der Baumbestand auf der nördlichen Teilfläche besonders wertvoll ist, wird im Entschädigungsverfahren zu klären sein, auf die Inanspruchnahme für das Vorhaben kann nicht verzichtet werden. Aus Flurnummer 258 der Gemarkung Triebenbach werden 1.132 m² vorübergehend für die Baustelleneinrichtung verwendet, auf die Fläche kann nicht verzichtet werden, eine Gewässerverlegung ist nicht vorgesehen. Das Wohnanwesen ist auch im Bestand von den Lärmwirkungen der B 20 betroffen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden auch nach dem Bau der Ortsumfahrung nicht überschritten. Die Einstufung als Dorf- oder Mischgebiet ist nach der Charakteristik der Umgebung richtig. Die Ferienwohnungen liegen auch jetzt schon in unmittelbarer Nähe der B 20, so dass nicht ersichtlich ist, warum sie nach dem Bau der Ortsumfahrung Laufen nicht mehr vermietbar sein sollten, wenn sie aktuell vermietbar sind. Im Übrigen besteht kein Anspruch auf Erhalt der aktuellen Umgebung in unveränderter Form.

Einwender 3022/4022

Der Einwender ist eine GbR und Pächter eines Grundstücks, das im Eigentum eines der Gesellschafter steht und von einer Grundinanspruchnahme betroffen ist. Der

Einwender betreibt einen landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetrieb. Die Biogasanlage, in die der Einwender die Feldfrüchte bringt, bleibt künftig, wenn auch mit geringem Mehrweg, erreichbar.

Der „Überlauf zur Rigole“ ist kein Überlauf in das Grundstück, sondern hin zur Rigole des Vorhabensträgers, so dass es nicht zu Beeinträchtigungen des Einwenders durch den Überlauf kommt. Bei Flurnummer 516/3 der Gemarkung Heining ist zunächst unklar, ob die Einwendung für diese GbR, für die Biogas-GbR (Nummer 4023) oder für einen der Gesellschafter erhoben wird. Unabhängig davon handelt es sich um jeweils nur für ein Jahr laufende Pachtverträge mit dem Vorhabensträger. Die Flächen waren, was auch in den Pachtverträgen vermerkt ist, schon bei der Verpachtung als Ersatzland für existenzgefährdete Landwirte vorgesehen. Dass sich dieses Risiko realisieren kann, war dem Einwender bei Vertragsschluss bekannt, so dass die Flächen von Anfang an nicht zur dauerhaften Erwerbssicherung eines landwirtschaftlichen Betriebes beitragen konnten, und somit nicht zu berücksichtigen sind. Unabhängig davon sind die vorübergehenden Inanspruchnahmen an der B 304 (Ausbau bei Mühlreit), für deren Ausgleich das Pachtverhältnis gedacht war, abgeschlossen, so dass auch der Grund für die Verpachtung weggefallen ist. Dass der Einwender oder einer seiner Gesellschafter in der Vergangenheit Grund für eine Gasleitung und die Verlegung einer Brücke abgetreten hat, spielt für dieses Planfeststellungsverfahren keine Rolle, da von hier nicht vorliegenden Ausnahmefällen abgesehen, grundsätzlich jedes Vorhaben isoliert zu betrachten ist.

Einwender 3023/4023

Der Einwender ist eine GbR und betreibt eine Biogasanlage. Den Einwand, das Vorhaben verhindere alle Erweiterungen der Anlage, weisen wir zurück. Derzeit gibt es keine konkreten Erweiterungspläne für die Anlage. Auf die Freihaltung aller denkbaren Erweiterungsflächen besteht kein Anspruch. Die Biogasanlage bleibt für Anlieferer weiterhin erreichbar, die Umwege sind zumutbar. Eine Beweissicherung für den Anlagenbestand hat das Staatliche Bauamt Traunstein zugesichert. Sollten sich dabei Schäden zeigen, richten sich die Konsequenzen nach den gesetzlichen Regelungen, so dass es eines Auflagenvorbehaltes nicht bedarf. Zur Flurnummer 516/3 der Gemarkung Heining wird auf Nummer 4022 verwiesen, wobei sich an dem Ergebnis auch dadurch nichts ändert, dass der Einwender auf die Flächen zur Substratgewinnung oder Gärrestausbringung angewiesen sein mag. Auch der Einwand, der Einwender sei darauf angewiesen, dass seine Kunden ihre Flächen behalten könnten, wird zurückgewiesen, da sich Veränderungen bei einer Biogasanlage sowohl auf der Seite der Anlieferer als auch der Abnehmer ergeben

können, es gibt keinen Anspruch auf einen Erhalt einer bestimmten Betriebsstruktur. Zudem ist der Einwender nicht befugt, die Rechte Dritter geltend zu machen.

Einwender 3024/4024

Der Einwender ist Grundbetroffener, mittlerweile handelt es sich um eine Erbengemeinschaft. Da er auf Nummer 4025 verweist, erfolgt auch die Behandlung in diesem Beschluss dort. Durch die Verschiebung der Gemeindeverbindungsstraße Lepperding - Daring im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 konnte die Grundinanspruchnahme verringert werden.

Einwender 3025/4025

Der Einwender ist mittelbar betroffen. Das Anwesen liegt, ebenso wie die Nachbaranwesen im Außenbereich. Eine Einstufung als Allgemeines Wohngebiet ist aus unserer Sicht nicht gerechtfertigt. Es handelt sich um eine Splittersiedlung, möglicherweise entstanden aus ehemaliger Landwirtschaft. Die Ansammlung von Einzelanwesen hat aber dennoch nicht die Charakteristik eines Allgemeinen Wohngebietes. Aus der Außenbereichslage ergibt sich auch die Verpflichtung, andere außenbereichsverträgliche Nutzungen – wie die Ortsumfahrung – zu dulden. Da die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, besteht kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen und erst Recht nicht auf eine Ablösung des Anwesens. Richtig ist, dass sich der Ausblick in Richtung Süden durch die Ortsumfahrung nachteilig verändert, auch wenn die Alpen und der Nachbarort sichtbar bleiben. Die Verschlechterung der Aussicht ist unter Berücksichtigung des Schutzes, den die Rechtsprechung diesem Punkt üblicherweise zumisst aber hinzunehmen aufgrund überwiegender Gründe des öffentlichen Wohls, welche für das Vorhaben sprechen. Gleiches gilt für die geltend gemachten Beeinträchtigungen der Naherholung. Die Forderung, die Querneigung nach Süden auszurichten, statt nach Norden, um so den Lichteinfluss auf das Grundstück zu verringern, weisen wir zurück. Da die Straße hier eine Linkskurve macht (aus Fahrtrichtung Norden kommend) muss die Querneigung aus Gründen der Verkehrssicherheit zum Kurvenmittelpunkt hin erfolgen, da sonst die Gefahr besteht, dass Fahrzeuge in einer nach außen geneigten Kurve von der Fahrbahn abkommen.

Einwender 3026/4026

Der Einwender ist Rechtsnachfolger von Einwender 4018, so dass zunächst auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird. Die Forderung nach einer Einstufung als Wohngebiet im Bereich des Immissionsschutzes lehnen wir ab, da diese nicht der Charakteristik Lepperdings entspricht. Es handelt sich um eine Ansammlung von

wenigen Wohngebäuden um ein oder mehrere landwirtschaftliche Hofstellen im Außenbereich. Wegen der tiefen Einschnittslage der Ortsumfahrung werden die Lärmgrenzwerte deutlich unterschritten, so dass kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht. Ein landwirtschaftlicher Betrieb liegt aktuell nicht vor.

3.4.2.4 Mandanten der Kanzlei Beyrle & Kollegen

Einwender 5000

Unter dieser Nummer wird der Einwender sowohl als natürliche Person, wie auch die KG behandelt. Geltend gemacht wird, dass der Mehrweg vom Anwesen zur B 20 künftig um 400 bis 450 Meter weiter sei. Das ist richtig, aber aufgrund überwiegender öffentlicher Interessen hinzunehmen. Es besteht kein Anspruch auf die Aufrechterhaltung einer bestimmten, als günstig empfundenen Anbindung. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz als solche wird zwar verändert, bleibt aber erhalten. Entscheidend für die Zumutbarkeit der Ersatzzuwegung sind Quantität und Qualität des bisher rechtmäßig über die Zufahrt abgewickelten Verkehrs (vgl. BVerwG vom 09.07.2003, Az. 9 A 54/02). Um Begegnungsverkehr auch auf der Zufahrt zu ermöglichen, hat das Staatliche Bauamt Traunstein im Erörterungstermin zugesagt, etwa bei der Mitte der künftigen Zuwegung eine Ausweichstelle einzurichten.

Wir halten die veränderte Anbindung, auch unter Berücksichtigung des Anliegergebrauchs und der Tätigkeit als Arzt, für zumutbar, wobei berücksichtigt ist, dass die Praxis selbst nicht am Wohnanwesen liegt.

Eine Anbindung näher am Anwesen würde der Verkehrssicherheit widersprechen. Da das Anwesen auf der Höhe der Anbindung der Ortsumfahrung an den Bestand liegt, müsste eine direktere Zufahrt zum Anwesen im Bereich des Knotenpunktes erfolgen, was zu einer Verkehrsgefährdung, sowohl für den Einwendungsführer, als insbesondere auch für den sonstigen Verkehr im Bereich des Knotenpunktes führen würde. Eine Herabstufung der Anbindung ist nicht vorgesehen. Es handelt sich, wie im Bestand, um einen ausgebauten öffentlichen Feld- und Waldweg, so dass sich an der Verantwortung für den Zustand, wie auch für den Winterdienst nichts ändert. Auch wenn man wie der Einwender davon ausgeht, dass er unter Umständen wegen nicht rechtzeitiger Räumung dann 450 Meter auf der ungeräumten Zufahrt, statt bislang 10 Meter auf seiner bisherigen Zufahrt zurückzulegen hat, ist diese Verschlechterung der Situation wegen überwiegender öffentlicher Interessen an der Realisierung des Vorhabens hinzunehmen.

Soweit der Einwender im Erörterungstermin eine einschränkende Beschilderung (z.B. auf Anlieger) wünscht, ist diese eine Entscheidung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Der anwaltliche Vertreter stellte im Erörterungstermin zusätzlich maßgeblich auf die subjektive Wahrnehmbarkeit des Verkehrslärms ab. Diese verändere sich nachteilig, da bislang durch auf dem Grundstück privat errichtete Lärmschutzanlagen ein Schutz bestünde. Der Einwender forderte eine Erhöhung seiner privat errichteten Lärmschutzwälle durch das Staatliche Bauamt Traunstein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die künftige Verkehrsführung der dem Anwesen am nächsten liegenden Knotenpunktsrampe mindestens 40 Meter weiter vom Grundstück entfernt liegt, als die bestehende B 20 und zusätzlich dieser Abschnitt auch von der Verkehrs-entlastung der Bestandsstrecke profitiert. Sollte sich dennoch die Lärmsituation gegenüber dem Bestand verschlechtern, wäre diese Verschlechterung jedenfalls nicht unzumutbar. Die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV werden künftig eingehalten und die Veränderungen der Höhenlage sind in den Berechnungen berücksichtigt. Auf die Aufrechterhaltung der bisherigen, durch private Lärmschutzanlagen optimierten Situation besteht kein Anspruch, die Veränderung (sofern sie denn überhaupt nachteilig ist), ist wegen überwiegender öffentlicher Interessen hinzunehmen.

Die nach dem Erörterungstermin als Vertiefung der Einwendungen geltend gemachte Gefahr für die Entwässerung des Grundstücks sehen wir nicht. Die Gefahr, dass Wasser aufgrund des Baus der Ortsumfahrung in dem vom Einwender befürchteten Ausmaß aus Richtung der Salzachhängeleite zufließt, oder dass sich die Gefahr von Murenabgängen erhöhen würde, besteht nicht. Fahrbahn und Knotenpunkt der B 20 rücken gegenüber dem Bestand deutlich vom Anwesen ab. Der gesamte Bereich zwischen der künftigen B 20 und dem Anwesen steht für die Versickerung zur Verfügung. Durch die Entsiegelung der bestehenden B 20 unmittelbar vor dem Anwesen entsteht eine zusätzliche sickerfähige Fläche. Das gesamte Wasser von der Fahrbahn wie auch aus dem Knotenpunkt versickert in dem dafür vorgesehenen Sickerbecken. Das vom Einwender auf seinem Grundstück vorgesehene Versickerungskonzept, das im Wesentlichen zum Tragen kommt, wenn Hochwasser der Salzach von Osten her bis hierhin gelangt, bleibt unberührt. Dass zusätzliche Wasser- oder Schlammfrachten aus Richtung der B 20 hinzukämen, sehen wir nicht. Dennoch hat das Staatliche Bauamt Traunstein im Schreiben vom 08.11.2018 angeboten, in dem Bereich der Grünfläche zwischen künftiger Rampe und Anwesen des Einwenders beim Rückbau der bestehenden B 20 eine

geringfügige Vertiefung zu schaffen, die zusätzlichen Rückhalteraum schaffen würde.

Der Rückbau der bisherigen Straßenflächen der B 20, die als solche nicht mehr benötigt werden, ist aus Gründen des Naturschutzes erforderlich. Ob ein Erwerb im rückgebauten Zustand durch den Einwendungsführer möglich erscheint, ist aber den nachgelagerten Grunderwerbsverhandlungen vorbehalten.

3.4.2.5 Mandanten der Kanzlei Labbé und Partner

Besonderheit der Einwendungen dieser Kanzlei ist, dass deren Mandanten das Vorhaben an sich begrüßen. Gegenstand der Einwendung ist aber, dass nicht auch der Ortsteil Letten umfahren wird.

Dabei ist zwar richtig, dass enteignungsbetroffene Grundeigentümer grundsätzlich einen umfassenderen Überprüfungsanspruch haben als sonstige Betroffene, da sie einen Eingriff in ihr Eigentum nur für eine objektiv rechtmäßige Maßnahme dulden müssen. Das BVerwG hat diesen Grundsatz aber eingeschränkt. Der durch die Planfeststellung einer Straße enteignend betroffene Eigentümer kann die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses nicht aus Gründen verlangen, die nur zu einer teilweisen, durch Planergänzung behebbaren Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führen könnten und für die enteignende Inanspruchnahme seines Grundstücks nicht kausal sind. Die betroffenen Grundstücke liegen ganz am Bauanfang und würden evtl. nicht benötigt, wenn die Umfahrung weit genug um Letten herumführen würde. Ob eine solche Kausalität hier besteht, kann aber offen bleiben.

Die Rechtswirkung einer Planfeststellung ist nach Art. 75 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG die Feststellung der Zulässigkeit eines Vorhabens. Das Planfeststellungsverfahren ist also kein Planungs- sondern ein Rechtsverfahren. Daher ist auch Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, festzustellen, ob ein Vorhaben rechtmäßig ist und nicht, ob es nicht auch anders geplant oder gestaltet werden könnte. Dabei ist es nach Art. 73 Abs. 1 S. 1 BayVwVfG Aufgabe des Vorhabensträgers, den Plan bei der Anhörungsbehörde einzureichen. Der Plan muss dabei nach Art. 73 Abs. 1 S. 2 BayVwVfG das Vorhaben erkennen lassen. Diese Vorschriften lassen erkennen, dass es nach der gesetzlichen Rollenverteilung Aufgabe des Vorhabensträgers ist, das Vorhaben zu definieren und den Plan dafür zu erstellen. Insofern hat er es in der Hand, den Umfang des Vorhabens zu definieren. Die Planfeststellungsbehörde hat dann für dieses Vorhaben das Verfahren durchzuführen und über die Zulässigkeit zu entscheiden. Wenn das Staatliche Bauamt Traunstein das Vorhaben so definiert,

dass die Umfahrung Laufen nicht auch den Ortsteil Letten umfasst, ist diese Entscheidung der Planfeststellung zugrunde zu legen. Auch die Formulierung des § 17 Abs. 1 S. 1 FStrG „dürfen nur gebaut oder geändert werden“ zeigt, dass das Verfahren dazu dient, ein grundsätzliches Verbot, nämlich das, ohne Erlaubnis eine Straße zu bauen, beseitigen soll. Es ist also ein Erlaubnisverfahren, das durchlaufen werden muss, wenn der Träger der Straßenbaulast ein bestimmtes Vorhaben realisieren will.

Darauf, dass der Träger der Straßenbaulast ein von den Bürgern gewünschtes Projekt in Angriff nimmt, eine Planung erstellt und einen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde stellt, hat der Einzelne aber keinen Anspruch. Ebenso wenig hat er einen Anspruch darauf, dass das Vorhaben auch den gewünschten Umgriff oder Umfang hat. Diesen zu definieren ist Teil der hoheitlichen Aufgabe des Straßenbaulastträgers nach § 3 FStrG, aber nicht Gegenstand subjektiv-öffentlicher Rechte des Einzelnen.

Die im Erörterungstermin dargestellten Gründe für eine Umfahrung Lettens ändern hieran nichts. Die vorgetragenen Geschwindigkeitsübertretungen fallen ohnehin nicht in die Zuständigkeit des Straßenbaulastträgers. Auch handelt es sich nicht um einen Unfallschwerpunkt, der aus diesem Grund eine bauliche Verbesserung oder gar eine Umfahrung erfordern würde. Wir sehen, ebenso wie das Staatliche Bauamt durchaus die Belastungen durch die Beibehaltung der bisherigen Situation in Letten. Zu deren Beseitigung wäre aber ein eigenes Rechtsverfahren nötig. Das Staatliche Bauamt hat hierzu ausgeführt, dass es keine Kapazitäten habe, für Vorhaben, für die keine Einstufung im Bundesverkehrswegeplan erfolgt ist, Planungen vorzunehmen, so dass auch eine nur nachrichtliche Darstellung in den Planunterlagen für die OU Laufen nicht erfolgt. Immerhin ergibt sich durch die im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 erfolgte veränderte Lärmberechnung im Bereich des Bauanfangs für die in den Unterlagen dargestellten Immissionsorte in Letten ein Anspruch dem Grunde nach auf passiven Lärmschutz, so dass die Ortsumfahrung hier zu einer Verbesserung der Situation für die Anwohner führt. Diese Verbesserung stellt sicher, dass durch passive Schutzmaßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV erreicht wird. Aktiver Lärmschutz, der an sich vorrangig wäre, kommt in Letten nicht in Betracht. Die Wohngrundstücke sind alle über die B 20 erschlossen und die Wohnhäuser liegen nah an der Straße. Daher kommt die Errichtung von Lärmschutzwänden direkt vor den Wohnhäusern, verbunden mit einer dann nötigen, jeweils rückwärtigen Erschließung der Anwesen aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht in Betracht.

3.4.2.6 Mandanten der Kanzlei Landvokat

Einwender 7000

Da die Zurücknahme der Einwendungen zwar angekündigt aber noch nicht vollzogen wurde, werden die Einwendungen als bestehende behandelt.

Der Einwender ist Grundbetroffener. Es handelt sich um einen Betrieb mit Rinderhaltung, im Übrigen um denjenigen Betrieb, dessen Rinderstall bei Realisierung der bahnparallelen Variante 2a wegfallen würde und der bei dieser Variante auch so viel Fläche verlieren würde, dass seine Existenzgefährdung wahrscheinlich wäre.

Auf die Inanspruchnahme des Grundstücks Flurnummer 659 der Gemarkung Leobendorf kann nicht verzichtet werden, da nur bei dieser Trassierung, einschließlich Verschwenkung der Gemeindeverbindungsstraße alle Zwangspunkte berücksichtigt werden können. Gegen eine Veränderung des Kreuzungswinkels spricht, dass Sichtbehinderungen durch die Widerlager der Überführung vermieden werden müssen. Eine Verschiebung Richtung Norden würde Eingriffe in das Gewerbegebiet Hauspoint bedingen, evtl. auch im Bereich der mittlerweile hinzugekommenen Halle. Diese sind mit der geplanten Ausführung nicht nötig. Auch für die Nutzung als Unterflughilfe für die Mopsfledermaus ist, um eine Aufrechterhaltung der bisherigen Flugrouten ohne erhöhtes Kollisionsrisiko zu gewährleisten, diese Ausrichtung des Bauwerkes nötig. Als strukturgebunden fliegende Art ist für die Mopsfledermaus die Unterführung an dieser Stelle notwendig. Bei einem Überfliegen der B 20 bestünde sonst ein erhöhtes Kollisionsrisiko und die Gefahr der Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände.

Die Entwässerungseinrichtungen in der Fassung der 1. Tektur vom 19.06.2017 sind wegen der Untergrundverhältnisse ebenfalls nur an dieser Stelle und in dieser Form möglich. Dabei hat das Staatliche Bauamt Traunstein im Erörterungstermin nachvollziehbar dargelegt, dass die Größe des Beckens unabhängig davon ist, ob das Gewerbegebiet Hauspoint ausgebaut wird. Ein Ausbau und Anschluss an das Versickerungsbecken würde zwar die Tiefe des notwendigen Bodenaustausches verändern, nicht aber dessen Ausmaße an der Oberfläche.

Eine Tieferlegung der GVS Hauspoint-Biburg mit dem Ziel, die Böschungshöhen an der B 20 zu reduzieren würde dazu führen, dass der dann tiefergelegte Bereich der GVS anders als geplant entwässert werden müsste. Wegen der anstehenden

Untergründe wäre dann eine Vergrößerung der Versickerungseinrichtung wahrscheinlich, die wiederum zu erhöhtem Grundbedarf führen würde.

Außerdem ist die Höhenlage der B 20 in diesem Bereich maßgeblich durch die Höhenlage der Bahnlinie bedingt.

Die Übernahme von zwei unwirtschaftlichen Restflächen aus der Flurnummer 659 der Gemarkung Leobendorf hat das Staatliche Bauamt Traunstein angeboten. Die dritte Restfläche im Südosten hat 7.240 m² und kann damit weiter wirtschaftlich verwendet werden.

Unter Berücksichtigung der Daten aus dem Mehrfachantrag des Betriebes ergibt sich bei einer Grundabgabe von 12.248 m² ein Verlust von 3,67% der bewirtschafteten Flächen. Darin enthalten sind auch die nicht langfristig gesicherten Pachtflächen, u.a. die Flurnummer 605 der Gemarkung Heining und die Flurnummer 523 der Gemarkung Leobendorf, deren Inanspruchnahme der Einwender geltend macht. Wenn man nur auf die Eigentumsflächen und die langfristig gesicherten Pachtflächen abstellt, sind es 7.062 m² und damit 4,46% der Flächen. Wenn man auch die beiden unwirtschaftlichen Restflächen (auf die sich die enteignungsrechtliche Vorwirkung nicht bezieht, die dem Betrieb aber faktisch fehlen werden) einbezieht, ergibt sich eine Inanspruchnahme von 8.952 m², damit 5,66%. Damit liegt der Betrieb jedenfalls nicht gesichert unter der Schwelle von 5%. Das Staatliche Bauamt Traunstein hat daher Ersatzflächen mit einer Fläche von 10.000 m² angeboten. Der anwaltliche Vertreter äußerte sich im Erörterungstermin positiv zu Umfang und Lage des Ersatzlandes. Wir halten das Angebot für angemessen, so dass damit eine Gefährdung der Existenz des Betriebes nicht mehr anzunehmen ist.

Die Flurnummer 606 der Gemarkung Heining bleibt von Norden her über 608/1 der Gemarkung Heining und von Osten her über 609 der Gemarkung Heining (beides Wegegrundstücke) ausreichend an das land- und forstwirtschaftliche Wegenetz angebunden, so dass für die Aufrechterhaltung einer dritten Anbindung keine Notwendigkeit besteht. Die eventuell entstehenden, leichten Erschwernisse bei der Bewirtschaftung ergeben sich vor allem, wenn das Grundstück von Westen aus angefahren werden soll, also nicht aus Richtung der Hofstelle, sondern z.B. mit Maschinen, die vorher vom Maschinenring westlich der künftigen Ortsumfahrung Laufen geholt werden. Diese Erschwernisse sind aufgrund überwiegender öffentlicher Interessen hinzunehmen. Dieses Ergebnis gilt unabhängig davon, dass der Einwender am letzten Tag des Erörterungstermins erklärt hat, auf die Einwendungen zu diesem Flurstück zu verzichten.

Auch eine eigene Zufahrt zu dem Restgrundstück der Flurnummer 606/1 fällt weg und damit ist es nur noch über die Flurnummer 606 erreichbar. Die Schaffung einer eigenen Zufahrt zu Flurnummer 606/1 ist nicht möglich und auch nicht erforderlich, da das Restgrundstück ohnehin nur noch eine Größe hat, die eine eigenständige sinnvolle Bewirtschaftung ausschließt. In diesem Fall ist es nicht geboten, eine Ersatzzufahrt herzustellen.

Die Zufahrt zur BGL 3 ist ausreichend einsehbar und die Steigung des verlegten Feldweges mit 10% für einen Feldweg hinnehmbar, zumal sich Steigungen im hügeligen Gelände nicht vermeiden lassen.

Die Forderung, die B 20 nicht als Kraftfahrstraße auszuweisen, weisen wir zurück, da sie erforderlich ist, um sicherzustellen, dass die geschaffene Bundesstraßenverbindung ihre Funktion im Netz der Bundesfernstraßen übernehmen kann. Durch die Ausweisung als Kraftfahrstraße ist sichergestellt, dass der Verkehr zügig abgewickelt werden kann. Außerdem ist die Ausweisung als Kraftfahrstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Insbesondere auf den dreistreifigen Abschnitten bestünde sonst eine erhöhte Gefahr, dass die Nutzer der einstreifigen Fahrtrichtung, die hinter einem landwirtschaftlichen Fahrzeug herfahren müssen, versucht sind, trotz des in dieser Fahrtrichtung bestehenden Überholverbotes ein Überholmanöver zu starten, wodurch sie in den zweistreifigen Gegenverkehr geraten würden. In der anderen Fahrtrichtung würde der Überholfahrstreifen dann zunächst für Überholmanöver von Lkw genutzt, die landwirtschaftliche Fahrzeuge überholen und stünde damit für Pkw, die Lkw überholen wollen, nicht mehr in ausreichender Länge zur Verfügung. Auch in den Abschnitten mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung werden Überholmanöver reduziert, wenn insbesondere der landwirtschaftliche Verkehr die OU nicht nutzt, was der Verkehrssicherheit dient.

Richtig ist, dass dadurch im Verlauf der B 20, die vor und hinter Laufen auf weiten Streckenabschnitten nicht als Kraftfahrstraße ausgewiesen ist, ein verhältnismäßig kurzer Abschnitt Kraftfahrstraße entsteht. Es ist jedoch auf einer neu gebauten Ortsumfahrung geboten, diese verkehrssicher und bedarfsgerecht zu bauen und zu widmen, auch wenn in den nicht ausgebauten anschließenden Abschnitten eventuell hier Defizite bestehen. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge steht das landwirtschaftliche Wegenetz zur Verfügung, das so angepasst wird, dass unzumutbare Um- oder Mehrwege vermieden werden. Die verbleibenden Um- und Mehrwege sind aus unserer Sicht hinzunehmen und nachrangig gegenüber den Interessen an der Einstufung als Kraftfahrstraße. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.6 dieses Beschlusses verwiesen.

3.4.3 Nicht anwaltlich vertretene Einwender und Vereinigungen

Einwender 0028

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat im Ausgangsverfahren Einwendungen erhoben. Er bezieht sich dabei zum einen auf seine Ausführungen im Linienfindungsverfahren, die die Variante 2a favorisieren. Insoweit wird auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen verwiesen.

Die angesprochene hohe Nitratbelastung des Grundwassers wird sich durch das Vorhaben nicht weiter erhöhen, da sie nicht Folge von Straßenbau und -verkehr ist, sondern Folge intensiver landwirtschaftlicher Bodennutzung. Der Flächenverlust allein erhöht die Nitratbelastung nicht.

Der Hangleitenwald ist in der Tat, wie auch vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. dargestellt, die naturschutzfachlich wertvollste Struktur im Vorhabensbereich. Die Wertigkeit der Baumbestände (mittelalt) ist bei der Berechnung des Kompensationsbedarfs mit dem Faktor 1,5 berücksichtigt worden. Wir halten in Übereinstimmung mit den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden die Grünbrücke mit anschließender Hangleitenbrücke für ausreichend, um die Durchgängigkeit der Hangleite aufrechtzuerhalten. Das Landschaftsbild kann wiederhergestellt werden, wenn auch der Aufwuchs einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Würde man der Argumentation folgen, dass ein Eingriff in die Hangleite gar nicht ausgeglichen oder ersetzt werden könnte, wäre jegliche Querung der Hangleite, die bei allen Varianten erforderlich wäre, ausgeschlossen. Einen so hohen Schutzstatus als absolutes Projekthindernis gewährt das Naturschutzrecht der Hangleite allerdings nicht.

Die Austauschbeziehungen der auch vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. unterstützten Ausgleichsmaßnahme 3-5 A in Richtung des FFH-Gebiets in den Salzachauen verschlechtern sich durch die Ortsumfahrung Laufen nicht, da der Verkehr auf der maßgeblichen Barriere, der bestehenden B 20, abnehmen wird, so dass das Kollisionsrisiko sinkt. Austauschbeziehungen ohne Kollisionsrisiko sind dadurch gegeben, dass die Maßnahme am westlichen Rand Anschluss an den Hangleitenwald hat, in dem wegen der Grünbrücke dann auch eine Ausbreitungs- und Wanderbeziehung möglich ist. Ein „inselartiger Restlebensraum“ entsteht also nicht.

Die Aufbringung von möglichst kiesig-sandigem Bodensubstrat wird der Vorhabensträger an geeigneten Stellen vornehmen. Der Vorhabensträger hat im Übrigen die Verwendung von gebietsheimischem Saatgut zugesichert, so dass der

Anregung des Bund Naturschutzes insoweit entsprochen wird. Eine ökologische Baubegleitung für die Maßnahme 3-5 A ist in den Planfeststellungsunterlagen enthalten, Erfolgskontrollen sind vorgesehen. Ein gesondertes Monitoring ist aus unserer Sicht nicht vorzusehen. Ein solches ist nur erforderlich, wenn beispielsweise Unsicherheiten bestehen, ob sich eine Maßnahme so entwickeln lässt, wie geplant, oder ob sie von den Arten, für die sie geplant wurde, angenommen wird. Bei Maßnahmen hingegen, bei denen wie hier aufgrund von Erfahrungen in der Praxis ihr Erfolg mit der nötigen Sicherheit prognostiziert werden kann, erübrigt sich ein Monitoring.

Einwender 1010

Der Einwender war im Ausgangsverfahren Grundbetroffener, und zwar von einer Ausgleichsmaßnahme. Diese wurde im Verfahren zur 1. Tektur vom 19.06.2017 allerdings durch eine andere Fläche ersetzt, sodass sich die Einwendung erledigt hat.

Einwender 1011

Unklar ist, ob der Einwender selbst Grundbetroffener ist, da sich der Vortrag eher so verstehen lässt, als sei der väterliche landwirtschaftliche Betrieb betroffen, den der Einwender zu übernehmen gedenkt. Zur Sicherheit wird aber von einer eigenen Grundbetroffenheit ausgegangen. Die randliche Inanspruchnahme der Flurnummer 220 der Gemarkung Triebenbach im Anschlussbereich an die bestehende B 20 am südlichen Bauende der Ortsumfahrung Laufen lässt sich ebenso wenig vermeiden wie die vorübergehende Inanspruchnahme. Die Mehrwege zur Biogasanlage Daring (sowohl die eigenen des Einwenders als auch die der Kunden) halten wir für zumutbar. Sie sind aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls hinzunehmen.

Einwender 1012

Der Einwender ist Grundbetroffener. Inhaltlich wird auf Einwender 1011 verwiesen, da die selben Flächen betroffen sind. Auch bezüglich der Biogasanlage, an der 1012 beteiligt ist, ergibt sich keine andere Beurteilung.

Einwender 1013

Der Einwender ist die Jagdgenossenschaft Heining. Die Forderung nach der Errichtung eines Wildschutzzaunes weisen wir zurück. Richtig ist, dass durch die neue Trasse eine zusätzliche Gefahr für Wildwechsel entsteht. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die betroffenen Tiere sich mit der Zeit an die neuen Begebenheiten anpassen. Sollte sich nach dem Bau dennoch zeigen, dass dies

nicht der Fall ist, hat der Vorhabensträger die Möglichkeit, mit wildschützenden Maßnahmen, wie Reflektoren zu reagieren oder, sofern die Voraussetzungen der Wildschutzzaufrichtlinien erfüllt sein sollten, solche nachzurüsten. Es besteht kein Anspruch darauf, dass Jagdreviere in ihrer derzeitigen Form erhalten bleiben, so dass auch keine Entschädigung für eventuelle Verluste bei den Pachteinnahmen, sofern sie denn eintreten, zu gewähren ist.

Einwender 1014

Der Einwender war nach der Ausgangsplanung Grundbetroffener mit einem Gewerbegrundstück im Gewerbegebiet Hauspoint. Im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 konnte durch die Planung einer Stützmauer auf die Grundinanspruchnahme verzichtet werden, so dass sich die Einwendung insoweit erledigt hat. Wegen der übrigen Einwendungen wird auf die allgemeinen Ausführungen verwiesen, da die Einwendungen nicht über die dort behandelten hinausgehen.

Einwender 1015

Es wird auf die Ausführungen in diesem Beschluss zu Einwender 1014 verwiesen.

Einwender 1016

Der Einwender ist Hoferbe von Einwender 4007, so dass auf die dortigen Ausführungen verwiesen wird.

Einwender 1017

Der Einwender ist Grundbetroffener mit einer Waldfläche. Auf die Inanspruchnahme der Flurnummer 658 der Gemarkung Leobendorf kann nicht verzichtet werden. Die bestehende GVS wird teilweise zurückgebaut, wobei an ihrer Stelle eine Zufahrt zum betroffenen Grundstück entsteht. Richtig ist, dass teilweise Altbäume gegen Entschädigung außer Nutzung gestellt werden sollen, was aus Gründen des Naturschutzes erforderlich ist. Es liegen aber nicht alle vorgesehenen 30 Bäume auf dieser Fläche, sie sollen vielmehr verteilt werden. Im Übrigen bleibt die Bewirtschaftung möglich. Die angesprochene Umnutzung in eine Fläche für Photovoltaik oder Gewerbe stellt keine konkrete Planung dar, unabhängig von ihrer bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit und würde im Übrigen eine noch deutlich stärkere Betroffenheit des Waldes, auf dessen Erhalt sich der Einwender gerade beruft, bedingen. Da durch die Planung keine Notwendigkeit besteht, an dem vom Einwender befürchteten Ringtausch von Flächen teilzunehmen, sind seine Rechte insoweit nicht beeinträchtigt. Im Rahmen der 1. Tektur vom 19.06.2017 wurde eine Waldrandunterpflanzung vorgesehen, die die nötige Sturmsicherheit des Waldes

gewährleistet, sofern der Einwender der Pflanzung zustimmt. Dass einerseits Wald in Anspruch genommen wird, andererseits aber auch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Wald stattfinden, ist nicht widersinnig. Die Inanspruchnahme wird auf das notwendige Maß beschränkt und dort, wo die Vermeidung nicht möglich ist, ausgeglichen. Beides ist Ausfluss desselben Gedankens, den Wald nach Möglichkeit zu schützen. Die befürchteten Auswirkungen auf das Wohnanwesen in der Laufener Innenstadt sind aufgrund der Entfernung nicht zu befürchten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den allgemeinen Einwendungen verwiesen.

Einwender 1018

Der Einwender ist der Sohn von 1017 und Bewirtschafter der Fläche. Es wird auf die dortigen Ausführungen dieses Beschlusses verwiesen.

Einwender 1019

Der Einwender wurde im Verfahren bei den Grundbetroffenen geführt. Er ist aber nicht selbst Grundbetroffener, sondern weichender Erbe eines an anderer Stelle behandelten landwirtschaftlichen Betriebes. Seine individuelle Betroffenheit geht damit nicht über die der sonstigen Anwohner hinaus, weswegen auf die Behandlung der allgemeinen Einwendungen verwiesen wird. Die angesprochene Vermietung eines Wohnhauses bleibt weiterhin möglich.

Einwender 1020

Der Einwender ist die Jagdgenossenschaft Leobendorf. Wegen vergleichbarer Betroffenheit wird auf die Ausführungen dieses Beschlusses zu Einwender 1013 verwiesen. Zurückgewiesen wird der Einwand, es würden 150 Hektar des Jagdgebietes „weggeschnitten“ da beidseits der Ortsumfahrung Laufen die Jagd möglich bleibt.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der B 20 Ortsumfahrung Laufen 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 Baus der B 20 Ortsumfahrung Laufen ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

In dem Abschnitt zwischen dem Knoten Biburg und dem südlichen Knoten zur Anbindung an den Bestand wird eine Widmungsbeschränkung als Kraftfahrstraße verfügt, wie in den Planunterlagen dargestellt und seitens des Staatlichen Bauamts Traunstein beantragt. Diese ist erforderlich, um sicherzustellen, dass die geschaffene Bundesstraßenverbindung ihre Funktion als leistungsfähige Verbindung im Netz der Bundesfernstraßen übernehmen kann. Durch die Ausweisung als Kraftfahrstraße ist sichergestellt, dass der Verkehr zügig abgewickelt werden kann. Außerdem ist die Ausweisung als Kraftfahrstraße aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten. Insbesondere auf den dreistreifigen Abschnitten bestünde sonst eine erhöhte Gefahr, dass die Nutzer der einstreifigen Fahrtrichtung, die hinter einem landwirtschaftlichen Fahrzeug herfahren müssen, versucht sind, trotz des in dieser Fahrtrichtung bestehenden Überholverbotes ein Überholmanöver zu starten, wodurch sie in den zweistreifigen Gegenverkehr geraten würden. In der anderen Fahrtrichtung würde der Überholfahrstreifen dann zunächst für Überholmanöver von Lkw genutzt, die landwirtschaftliche Fahrzeuge überholen und stünde damit für Pkw, die Lkw überholen wollen, nicht mehr in ausreichender Länge zur Verfügung. Auch in den Abschnitten mit nur einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung werden Überholmanöver reduziert, wenn insbesondere der landwirtschaftliche Verkehr die Ortsumfahrung nicht nutzt, was der Verkehrssicherheit dient. Aus unserer Sicht überwiegen die Interessen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit gegenüber den Interessen insbesondere der Landwirtschaft an der Benutzung der Ortsumfahrung von Laufen. Deren Interessen wird insbesondere dadurch Rechnung getragen, dass der südliche Knoten an den Bestand wie auch die Ortsumfahrung am nördlichen Anschluss bis einschließlich des Knotens Biburg nicht von der Widmungsbeschränkung erfasst sind und auf den übrigen Abschnitten ein ausreichendes Wegenetz für den landwirtschaftlichen Verkehr zur Verfügung steht. Zu den Einwendungen hierzu vgl. die Ausführungen oben.

4. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Bau der B 20 Ortsumfahrung Laufen ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17e Abs. 2 S. 1 FStrG keine aufschiebende Wirkung.

5. **Kostenentscheidung**

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

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erheben.

Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden.

In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen.

Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Die Frist zur Begründung der Klage kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden (§ 17e Abs. 5 FStrG).

Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedsstaats der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaats des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte zugelassen sind dort auch berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

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

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekanntgemacht. Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Laufen und der Gemeinde Saaldorf-Surheim zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der

Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter www.regierung.oberbayern.bayern.de abgerufen werden. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 09.10.2020

Regierung von Oberbayern

gez.

Guggenberger

Oberregierungsrat

