

Aktenzeichen: 32-4354.21-59/B12

Regierung von Niederbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Bundesstraße 12
Passau – Freyung (Prag)**

**Ausbau der Kreuzung mit der St 2132
bei Freyung Ort**

**Bau-km 1+950 bis Bau-km 2+650 (Baustrecke B 12)
Abschnitt 2200, Station 1,980 bis Abschnitt 2220, Station 0,271**

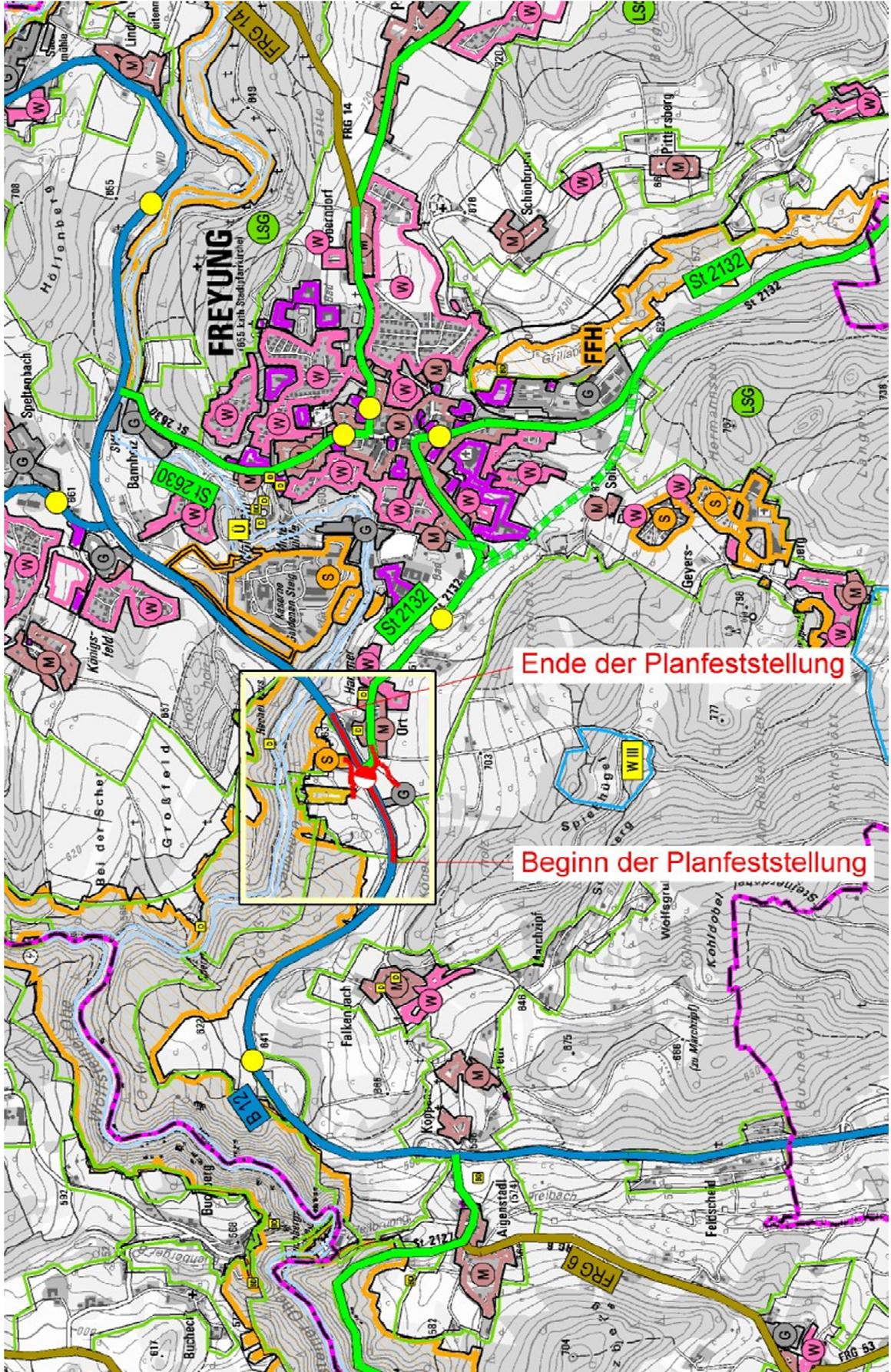
anonyme Fassung

Landshut, 13.12.2021

Inhaltsverzeichnis

Deckblatt	1
Inhaltsverzeichnis	2
Skizze des Vorhabens	4
Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen	5
A Tenor	7
1. Feststellung des Plans	7
2. Festgestellte Planunterlagen	7
3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	9
3.1 Unterrichtungspflichten	9
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung	10
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	11
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz	11
3.5 Verkehrs- und Baulärmschutz	12
3.6 Landwirtschaft / Bodenschutz	13
3.7 Sonstige Nebenbestimmungen	14
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse	14
4.1 Gegenstand / Zweck	14
4.2 Plan	15
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen	15
5. Straßenrechtliche Verfügungen	16
6. Entscheidungen über Einwendungen	17
6.1 Anordnungen / Zusagen / Vereinbarungen	17
6.2 Zurückweisungen	18
7. Sofortige Vollziehbarkeit	19
8. Kostenentscheidung	19
B Sachverhalt	20
1. Beschreibung des Vorhabens	20
2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21
C Entscheidungsgründe	23
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	23
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	23
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	23
2. Umweltverträglichkeitsprüfung	24
2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)	24
2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge (§ 25 UVPG)	54
2.3 Ergebnis	61

3. Materiell-rechtliche Würdigung	63
3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	63
3.2 Abschnittsbildung	63
3.3 Planrechtfertigung, Planungsziel	63
3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	65
3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung	65
3.4.2 Planungsvarianten	65
3.4.3 Ausbaustandard	77
3.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Bodenschutz	78
3.4.4.1 Verkehrslärmschutz	78
3.4.4.2 Schadstoffbelastung	82
3.4.4.3 Bodenschutz	83
3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz	84
3.4.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen	84
3.4.5.2 Artenschutz	86
3.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange	95
3.4.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)	95
3.4.6 Gewässerschutz	102
3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	102
3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse	103
3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang	103
3.4.8 Städtebauliche, gemeindliche Belange	105
3.4.9.1 Ver- /Entsorgungsunternehmen	105
3.4.9.2 Fischereiliche Belange	106
3.4.9.3 Denkmalschutz	106
3.4.9.4 Buslinien	107
3.5 Private Einwendungen	107
3.5.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten:	107
3.5.2 Einzelne Einwender	112
3.6 Gesamtergebnis	146
3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	146
4. Sofortige Vollziehbarkeit	146
5. Kostenentscheidung	146
Rechtsbehelfsbelehrung	147
Hinweis zur Auslegung des Plans	148



Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayKompV	Bayerische Kompensationsverordnung
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
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
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
39. BImSchV	39. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis

DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBI	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
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
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLS-19	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019
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
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 13.12.2011
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 32-4354.21-59/B12

Vollzug des FStrG;

B 12 Passau – Freyung (Prag);

Planfeststellung für den Ausbau der Kreuzung mit der St 2132 bei Freyung Ort von Abschnitt 2200, Station 1,980 bis Abschnitt 2220, Station 0,271, Bau-km 1+950 bis Bau-km 2+650 (Baustrecke B 12), im Gebiet der Stadt Freyung mit Ausgleichsflächen auch in der Gemeinde Jandelsbrunn und einer Auffüllfläche im Markt Röhrnbach, Landkreis Freyung-Grafenau

Die Regierung von Niederbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Ausbau der Kreuzung im Zuge der B 12 mit der St 2132 bei Freyung Ort mit den aus Ziffern A 3 und A 6 dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

2. Festgestellte Planunterlagen

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

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht vom 31.10.2019 und Anlage 1 zu Unterlage 1 vom 31.10.2019 mit Roteintragungen	-
2	Übersichtskarte vom 31.10.2019, nachrichtlich	1 : 100.000
3	Übersichtslageplan vom 31.10.2019	1 : 25.000
5	Lageplan, Deckblatt vom 19.11.2021 mit Roteintragungen	1 : 1.000
6 / 1	Höhenplan Achse AB12 vom 31.10.2019	1 : 1000/100
6 / 2	Höhenplan Rampe Nord-Ost Schse AR10, AR11 vom 31.10.2019	1 : 500/50
6 / 3	Höhenplan Rampe Süd-Ost Achse AR20, AR21 vom 31.10.2019	1 : 500/50
6 / 4	Höhenplan Rampe Süd-West Achse AR30, AR31 vom 31.10.2019	1 : 500/50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
6 / 5	Höhenplan Rampe Nord-West Achse AR40, AR41 vom 31.10.2019	1 : 500/50
6 / 6	Höhenplan Anschluss Ort St 2132 Achse AO10 vom 31.10.2019	1 : 500/50
6 / 7	Höhenplan Anschluss Falkenbach Achse AF10 vom 31.10.2019	1 : 500/50
6 / 8	Höhenplan Anschluss Weg Ort Achse AO20 vom 31.10.2019	1 : 500/50
6 / 9	Höhenplan Anschluss Gewerbegebiet Achse AG11 vom 31.10.2019	1 : 1000/100
9.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenübersichtsplan vom 31.10.2019	1 : 50.000
9.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan vom 31.10.2019	1 : 2.000
9.2a	Landschaftspflegerischer Begleitplan Ext. Ausgleich vom 31.10.2019 mit Roteintragungen	1 : 1.000
9.3	Landschaftspflegerische Maßnahmen v. 31.10.2019 Maßnahmenblätter mit Roteintragungen	-
9.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Tabellarische Übersicht zur Ermittlung des Kompensationsbedarfs vom 31.10.2019 mit Roteintragungen	-
10.1	Grunderwerbsplan Deckblatt vom 19.11.2021 mit Roteintragungen	1 : 1.000
10.1/2	Grunderwerbsplan vom 31.10.2019 Externe Ausgleichsflächen Gmkg. Jandelsbrunn	1 : 1.000
10.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 31.10.2019 mit Roteintragungen mit Deckblättern vom 19.11.2021	-
11	Regelungsverzeichnis vom 31.10.2019, mit Roteintragungen mit Deckblättern vom 19.11.2021	-
12	Widmungsplan vom 31.10.2019	1 : 2.500
14.1	Ermittlung der Belastungsklassen vom 31.10.2019	-
14.2/1	Querschnitt Achse AB12 Station 2+600 vom 31.10.2019	1 : 50

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
14.2/2	Querschnitt Achse AO10 Station 0+080 vom 31.10.2019	1 : 50
14.2/3	Straßenquerschnitt Kreisverkehr vom 31.10.2019	1 : 50
14.2/4	Straßenquerschnitt B 12 2-streifig vom 31.10.2019	1 : 50
14.2/5	Straßenquerschnitt B 12 Rampen	1 : 50
16.1	Bauphasenplan vom 31.10.2019	1 : 1.500
17	Schalltechnisches Gutachten vom 31.10.2019	-
18.1	Wassertechnische Untersuchungen vom 31.10.2019 mit Roteintragungen (Wasserwirtschaftsamt)	-
18.2	Einzugsgebiete vom 31.10.2019 mit Roteintragungen (Wasserwirtschaftsamt)	1 : 5.000
19	Umweltfachliche Untersuchungen vom 31.10.2019	-
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil vom 31.10.2019 mit Roteintragungen	-
19.1.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan vom 31.10.2019	1 : 2.000
19.1.3	Unterlage zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom 31.10.2019	-
19.2	Natura 2000 - Verträglichkeitsabschätzung	-

Dieser Beschluss enthält auch die nach Naturschutzrecht erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen.

3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

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

3.1.1 Der Telekom Deutschland GmbH, sechs Monate vor Baubeginn.

3.1.2 Der Bayernwerk Netz GmbH (Kundencenter Regen, Pointenstraße 12 94209 Regen), mindestens sechs Monate vor Beginn der Bauarbeiten.

- 3.1.3 Der Vodafone GmbH / Vodafone Kabeldeutschland GmbH. Falls Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen notwendig werden, ist TDR-S-Bayern.de@vodafone.com mindestens drei Monate vor Baubeginn zu informieren.
- 3.1.4 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, mindestens vier Monate vor Beginn der Arbeiten.
- 3.1.5 Den Fischereiberechtigten von betroffenen Gewässern, mindestens 2 Wochen vorher. Sie sind auch vom Ende der Bauarbeiten zu unterrichten.
- 3.1.6 Der Vorhabenträger hat den Beginn der Baumaßnahme, den Beginn der landschaftsgestaltenden Maßnahmen und deren jeweilige Beendigung der Planfeststellungsbehörde, der Höheren Naturschutzbehörde, und der Unteren Naturschutzbehörde mit einem Vor- bzw. Nachlauf von zwei Wochen anzuzeigen.

3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

Vor Beginn der Erdarbeiten sind Sand- und Schlammfänge zu errichten, die während der gesamten Arbeitsdauer bis zur Befestigung aller Böschungen wirksam zu erhalten sind.

Nach Beendigung der Erdarbeiten sind neu entstandene Böschungen unverzüglich durch geeignete Maßnahmen (z.B. Bepflanzung) gegen Erosion zu sichern. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass keine Sedimenteinträge und Abschwemmungen (etwa über den Graben im Südwesten auf dem Grundstück Flnr. 3840, Gemarkung Kumreut) in Vorfluter gelangen.

Um wesentliche Staubentwicklungen bei den Bauarbeiten zu verhindern, sind insbesondere neben bebauten Grundstücken und dem Restaurant bei ca. Bau-km 2+200 (siehe auch A 6.1) geeignete Maßnahmen (etwa das Benetzen der Baustreifen) zu ergreifen.

Telekommunikationsanlagen sind bei der Bauausführung - soweit betroffen - zu schützen und zu sichern. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die notwendigen Erkundungen über die exakte Lage der Telekommunikationseinrichtungen in der Örtlichkeit bei den zuständigen Stellen (z. B. Telekom: Planauskunft.Sued@telekom.de) einzuholen sind und deren Kabelschutzanweisung bei Durchführung der Bauarbeiten im Bereich der Telekommunikationseinrichtungen zu beachten ist, um Kabelschäden zu vermeiden.

Bestand, Sicherheit und Betrieb von Anlagen der Bayernwerk Netz GmbH dürfen nicht beeinträchtigt werden. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz vor- und frühgeschichtliche Bodenfunde (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde) der Unteren Denkmalschutzbehörde zu melden sind.

3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

Das während der Bauarbeiten anfallende Aushubmaterial sowie Baumaterialien dürfen nicht so behandelt oder gelagert werden, dass eine nachteilige Beeinträchtigung der Gewässer zu besorgen ist.

Eine Verunreinigung der Gewässer, insbesondere durch gewässergefährdende Stoffe, ist zu vermeiden. Wassergefährdende Stoffe (etwa in Dieseltanks) dürfen nicht in unmittelbarer Nähe von Gewässern gelagert werden.

Betonschlempe oder Wasser mit pH-Werten über 8,5 dürfen nicht in Gewässer gelangen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Artenschutz

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

3.4.2 Die Rodungen von Gehölzen und Eingriffe in Hecken usw. dürfen nur außerhalb des Zeitraums 1. März bis 30. September bzw. nach den Vorgaben des LBP (z. B. 10 V Haselmaus) und der saP sowie dieses Beschlusses erfolgen. Außerhalb dieser Zeiten dürfen Gehölze nur entfernt werden, wenn aufgrund naturschutzfachlicher Prüfung sichergestellt ist, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände entgegenstehen. Die Umweltbaubegleitung kann, ggf. in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde, nähere Bestimmungen während der Bauausführung treffen.

3.4.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 9 und 19) aufgeführten LBP-Maßnahmen sind nach Maßgabe der Maßnahmenblätter und der Beschreibungen im LBP, der saP sowie der ergänzenden Vorgaben dieses Beschlusses umzusetzen.

Der Vorhabenträger hat den Abschluss der Herstellung der Kompensationsmaßnahmen (ggf. auch Kohärenzsicherungen etc.) und das Erreichen des Entwicklungsziels der Unteren Naturschutzbehörde, der Höheren Naturschutzbehörde und der Planfeststellungsbehörde spätestens fünf Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme anzuzeigen.

Zur Kontrolle der fachgerechten Ausführung ist spätestens fünf Jahre nach Fertigstellung der Baumaßnahme in Abstimmung mit der Unteren oder Höheren Naturschutzbehörde eine gemeinsame Ortsbegehung durchzuführen, bei der festzustellen ist, in welchem Grad die planfestgesetzten Kompensationsmaßnahmen durchgeführt worden sind und welches Entwicklungsziel erreicht werden kann bzw. erreicht wurde, und das Ergebnis in einem schriftlichen Protokoll festzuhalten. Das Prüfergebnis ist zu dokumentieren (möglichst mit Lageplan und Fotodokumentation) und der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Gegebenenfalls sind Folgetermine festzulegen.

Der Vorhabenträger hat die planfestgestellten Ausgleichsflächen gemäß dem landschaftspflegerischen Begleitplan an das Ökoflächenkataster (ÖFK) beim Bayerischen Landesamt für Umwelt zu melden. Das Anstoßen der Eintragung ins ÖFK soll binnen drei Monaten nach Bestandskraft des Planfeststellungsbe-

schluss erfolgen und der Planfeststellungsbehörde sowie der Höheren Naturschutzbehörde an der Regierung von Niederbayern angezeigt werden.

- 3.4.4 Der Vorhabenträger hat eine ökologische Baubegleitung zu bestellen und der Unteren Naturschutzbehörde beim Landratsamt Freyung-Grafenau rechtzeitig zu benennen. Sie hat u. a. darauf zu achten, dass die landschaftspflegerischen Maßnahmen durchgeführt werden und auch dafür Sorge zu tragen, dass keine Schäden an bestimmten Arten und natürlichen Lebensräumen nach § 19 BNatSchG eintreten.
- 3.4.5 Die Kompensationsflächen sind hinsichtlich ihres Zweckes dauerhaft rechtlich zu sichern.
- 3.4.6 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Kompensationsmaßnahmen sind für die Dauer der Eingriffswirkung zu pflegen und zu unterhalten.
- 3.4.7 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
Die bauausführenden Firmen sind in geeigneter Weise zur Beachtung der gesetzlichen Regelungen über Abgrabungen und Auffüllungen zu verpflichten.
- 3.4.8 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.4.9 Die maßnahmenbedingte Ausbreitung und Etablierung invasiver Neophyten durch Verunreinigung von Baufahrzeugen, offenen Boden, fehlende Mahd usw. ist insbesondere bei gesundheitsgefährdenden Arten soweit wie möglich zu verhindern.
- 3.4.10 Die Gefahr von Florenverfälschungen in der freien Natur ist grundsätzlich durch das Verwenden von gebietseigenem Pflanz- und Saatgut zu vermeiden. Das Ausbringen von Pflanzen in der freien Natur außerhalb ihrer Vorkommensgebiete i.S.v. § 40 Abs. 1 BNatSchG bedarf der Genehmigung der Höheren Naturschutzbehörde.

3.5 Verkehrs- und Baulärmschutz

Der Vorhabenträger hat neben der zur Feststellung eingereichten Lärmschutzwand (siehe Regelungsverzeichnis U 11 lfd. Nr. 2.4.2) zugesagt, für die Straßenoberfläche (B 12) einen lärm mindernden Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{Str0} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

Für den Baustellenbetrieb sind die Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten.

3.6 Landwirtschaft / Bodenschutz

- 3.6.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.
Nachträgliche Entscheidungen bleiben vorbehalten.
- 3.6.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 3.6.3 Bei der Bepflanzung der Straßenflächen und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des 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.
- 3.6.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.6.5 Neben den Teilen Landschaftspflege und Landschaftsgestaltung der Richtlinien für die Anlage von Straßen können hinsichtlich des Schutzgutes Boden u. a. die DIN 18915 sowie die DIN 18919 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau), die DIN 19639 (Bodenschutz bei Planung und Ausführung von Bauvorhaben), die VDI 6101 (Maschineneinsatz unter Berücksichtigung der Befahrbarkeit landwirtschaftlich genutzter Böden), die DIN 19731 (Verwertung von Bodenmaterial) und die LAGA M 20 (Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen) maßgebend sein.
- Der Ausbau und die Lagerung von Oberboden müssen getrennt nach Ober- und Unterboden sowie bei genügend abgetrocknetem Zustand erfolgen. Zwischenlager dürfen nicht verdichtet werden und die maximale Mietenhöhe sollte nicht höher als zwei Meter sein. Ggf. sind die Mieten zu begrünen und Maßnahmen zur Verhinderung von Samenflug durch aufkommende Unkräuter zu treffen. Die Wiederaufbringung sollte bei trockener Witterung möglichst mit geringem Bodendruck (z. B. Kettenfahrzeuge) und bei möglichst wenigen Arbeitsgängen erfolgen.
- Das Befahren von vorübergehend in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen im wassergesättigten Zustand ist zu vermeiden. Vor einer landwirtschaftlichen Wiedernutzung sind diese Flächen durch Lockerungsmaßnahmen ordnungsgemäß herzurichten, zu stabilisieren und in einen Zustand zu versetzen, der den ursprünglichen Verhältnissen weitgehend entspricht.
- Bei der Rekultivierung von Straßen ist auf eine vollständige Entfernung des Aufbruchmaterials incl. Bankette sowie Fremdbestandteile zu achten, insbesondere wenn die Flächen wieder landwirtschaftlich genutzt werden sollen.
- Für die Herstellung der Auffüllflächen, soweit nicht für Böschungen bzw. Zufahrten notwendig, ist bei später vorgesehener landwirtschaftlicher Nutzung eine qualifizierte bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen (Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht, Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht).
- 3.6.6 Bodengefährdende Betriebsmittel sind so zu lagern und einzusetzen, dass eine Gefahr der Kontamination für angrenzende landwirtschaftliche Flächen ausgeschlossen werden kann.

3.7 Sonstige Nebenbestimmungen

3.7.1 Denkmalschutz

Baudenkmäler sind durch das Straßenbauvorhaben nicht berührt.

Sofern Bodendenkmäler im Maßnahmenbereich festgestellt werden (z. B. Vermutungs-/Verdachtsfläche V-2-7147-0002), gilt Folgendes:

Soweit durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich, sind Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang zu begrenzen.

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

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

Einzelheiten des Umfangs, der Abwicklung und der Kostentragung (einschließlich eines Höchstbetrages der Aufwendung) für die archäologischen Sicherungsmaßnahmen sind im oben genannten Rahmen gegebenenfalls in einer Vereinbarung zwischen Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege festzulegen. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zu Stande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand / Zweck

Dem Freistaat Bayern wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße 12 von Bau-km 1+655 bis Bau-km 2+200 und des Geländewassers in das nachfolgend aufgeführte Gewässer erteilt:

Die Einleitung erfolgt bei FlNr. 3477, Gemarkung Kumreut, über Mulden und Rohrleitungen in einen bestehenden Wiesengraben zum Saußbach (Entwässerungsabschnitt 2, Einleitungsstelle E 51).

Das von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+650 anfallende Straßenoberflächenwasser und Geländewasser betrifft den Entwässerungsabschnitt 1 und den Entwässerungsabschnitt 3 und ist nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses. Das Oberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 1 wird über Mulden und Rohrleitungen gesammelt und nach Vorreinigung in einer Sedimentationsanlage an den Regenwasserkanal der Stadt Freyung angeschlossen und bei der Einlei-

tungsstelle 16 in den Saußbach eingeleitet. Das anfallende Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 3 wird über Mulden und Rohrleitungen gesammelt in den Oberflächenwasserkanal der Stadt Freyung eingeleitet. Das Niederschlagswasser wird in einer Anlage der Stadt Freyung behandelt und bei der Einleitungsstelle 16 in den Saußbach eingeleitet. Für die Einleitung des Oberflächenwassers aus den Entwässerungsabschnitten 1 und 3 (Einleitungsstelle E 16) wurde von der Stadt Freyung in einem gesonderten Wasserrechtsverfahren ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Benutzung des Saußbachs durch das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde beantragt. Der Vorhabenträger muss insoweit eine Vereinbarung mit der Stadt Freyung treffen. Für den Fall, dass die Einleitung des aus dem Bauvorhaben anfallenden Oberflächenwassers aus den Entwässerungsabschnitten 1 und 3 nicht genehmigt werden sollte (E 16), werden weitere Entscheidungen vorbehalten.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen mit den ggf. 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 Einleitungsmengen

Folgende Einleitungsmengen dürfen (bei Niedergehen des Bemessungsregens) nicht überschritten werden:

Einleitungsstelle	Baukilometer	Einleitungsmenge l/s
E 51	2+200 li	16

4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

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 jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist. Das für die Wartung und Unterhaltung zuständige Personal ist entsprechend zu unterweisen und im Umgang mit Schadensfällen zu schulen.

In die Entwässerungseinrichtungen darf nur Oberflächen- bzw. Niederschlagswasser eingeleitet werden, das eine nicht über dem üblichen Maß liegende Verschmutzung aufweist und nicht behandlungsbedürftig ist oder ausreichend vorgereinigt worden ist. Das gesammelte Niederschlagswasser darf keine mit dem Auge wahrnehmbaren Schwimmstoffe oder Ölschlieren aufweisen.

Die Salzstreuung im Winter ist auf das notwendige Maß zu beschränken.

Das Auslaufbauwerk (Einleitungsstelle E 51) sowie der Wiesengraben ist 1 m oberhalb bis 10 m unterhalb der Einleitungsstelle im Einvernehmen mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem ansonsten Unterhaltsverpflichteten zu sichern und zu unterhalten.

4.3.4 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 und der Wasserrechtsbehörde 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.

4.3.5 Sonstiges

Die Einleitungsstelle E 51 ist in naturnaher Bauweise zu sichern. Die Gewässer- sohle und Uferbereiche dürfen nicht gepflastert werden. Die Einleitung hat maximal in einem Winkel von 45° zum ursprünglichen Gewässerlauf zu erfolgen.

Den Beauftragten der die Gewässer verwaltenden Behörden ist das Betreten und die Besichtigung der Entwässerungsanlagen zu gestatten.

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 Bauwerksverzeichnis und den entsprechenden Lageplänen. 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 / Zusagen / Vereinbarungen

- 6.1.1 Sollte zum Zeitpunkt der Bauausführung des hier planfestgestellten Vorhabens ein dreistreifiger Ausbau der B 12 südlich Freyung nicht mehr verwirklicht sein, ist im Übergangsbereich der beiden Vorhaben (Bau-km 1+950 rechts bis ca. Bau-km 2+050 rechts / südlich der Bundesstraße 12) eine Verschiebung der Böschung in diesem Bereich nach Norden an die (dann) zweistreifige Bundesstraße vorzunehmen, um den Grunderwerb Grundstück Flnr. 3480, Gemarkung Kumreut, zu verringern. Anzupassen sind dann auch das geplante Bauwerk 01 mit Fledermausschutz (Unterlage 11, RV Nr. 2.1.1) und der geplante Wildschutzzaun in diesem Bereich (Unterlage 11, RV Nr. 2.3.1).
- 6.1.2 Soweit private Wasserversorgungsanlagen (zum Beispiel Trink- oder Brauchwasserbrunnen oder Quellen) betroffen sein können, ist dafür Sorge zu tragen, dass diese durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt werden. Falls dies nicht gelingt, ist für den rechtlich geschützten Bestand Ersatz zu leisten, hilfsweise Geldentschädigung.
Vor Baubeginn ist bezüglich Qualität und Quantität des Wassers eine Beweissicherung durchzuführen.
- 6.1.3 Hinsichtlich des historischen Quellwasserverteilungssystems (Quelle Flnr. 261, Gemarkung Ort), das mit einer historischen Steinleitung (Steinschlauch, 19. Jahrhundert) südlich der Straße nach Falkenbach in das Zentrum von Ort geleitet wird, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme (für die **Einwender Nrn. 202, 203, 205, 207**) zugesagt, vor Baubeginn die Menge und Qualität des Wassers beweiskräftig festzustellen. Sollte die Aufrechterhaltung der privaten Versorgungsanlage mit vertretbarem technischen Aufwand nicht möglich sein, wird eine Ersatzversorgung geschaffen oder Entschädigung geleistet. Für den Bereich des Baufeldes hat der Vorhabenträger zugesagt, den Verlauf und die Bauweise der Leitung zu erkunden und zu dokumentieren. Bautechnisch wird der Vorhabenträger, soweit möglich, auf die Leitung Rücksicht nehmen und Teile, die entfernt werden müssen, funktionsgerecht ersetzen. Dies wird als Auflage festgesetzt.
Gleichwertig hierzu steht es dem Vorhabenträger offen, wie im Erörterungstermin angeboten, abhängig von der Lage der Leitung, den bautechnischen Erhaltungsmöglichkeiten, der Bereitschaft der Berechtigten und der Prüfung durch die Denkmalschutzbehörde, die Wasserleitung im Bereich des Bauvorhabens neu zu erstellen.
- 6.1.4 Der Vorhabenträger hat zugesagt, dass auf dem Bauwerk 03 (RV Nr. 2.1.2) und darauf zulaufend technisch eine Geh- und Radwegverbindung nachgerüstet werden kann, falls sich ein gesteigerter Querungsbedarf bis zur Baudurchführung ergeben sollte.
- 6.1.5 Der Vorhabenträger hat für Einwender Nr. **203** zugesagt, die dargelegten Sachverhalte zum Fahrsilo auf dem Grundstück Flnr. 7 (Siloanlage wird auf der Nordseite mit Stahlträgern in den Untergrund abgestützt) bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und technische Lösungen zum Erhalt der Fundamentierung zu erarbeiten. Zur Thematik Fahrsilo wird er, wenn notwendig, für fachliche Fragen bezüglich landwirtschaftlicher Belange einen Sachverständigen hinzuzuziehen.
Hinsichtlich der Fahrsilos auf dem Grundstück Flnr. 89, Gemarkung Ort, wurde die Planung geändert und der Planfeststellungsbehörde Einverständniserklärungen vorgelegt.

Die Zaunanlage des Betriebsgeländes (Biogasanlage) wird der Vorhabenträger - soweit durch das Bauvorhaben betroffen - in ihrer bisherigen Form wiederherstellen.

Soweit Zufahrten durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werden, hat der Vorhabenträger angemessenen Ersatz zu erstellen.

- 6.1.6 Für Einwender Nr. **205** hat der Vorhabenträger zugesagt, eine Zufahrt zum Grundstück Flnr. 72, Gemarkung Ort, und eine Zufahrt vom öFW (RV Nr. 1.2.14) zum Grundstück Flnr. 6, Gemarkung Ort, herzustellen.
- 6.1.7 Der Vorhabenträger hat für Einwender Nr. **207** zugesagt, dass beim Grundstück Flnr. 3, Gemarkung Ort, der Zaun in seiner ursprünglichen Ausführung wiederhergestellt wird und die Anzahl der Zufahrten erhalten bleibt. Für das Grundstück Flnr. 71, Gemarkung Ort, wird er eine den Anforderungen entsprechende Zufahrt herstellen.
- 6.1.8 Der Vorhabenträger hat für Einwender Nr. **209** in seiner Stellungnahme vom 02.03.2020 zugesagt, dass er versuchen wird, Regelungen hinsichtlich der Unterhaltungspflicht der Zufahrt (RV Nr. 1.2.13) mit der Stadt Freyung zu treffen. Die Thematik des befürchteten Wasserrückstaus und Vollaufen des Kellers mit Wasser wird der Vorhabenträger laut seiner Stellungnahme bei der Ausführungsplanung berücksichtigen und während der Bauphase dafür Sorge tragen, dass es diesbezüglich zu keinen Problemen am Anwesen kommt. Im Übrigen wird auf A 3.6.1 verwiesen.
- 6.1.9 Für Einwender Nr. **301** hat der Vorhabenträger zugesagt, zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch Lärm und Staub im Terrassenbereich, eine provisorische Schutzwand mit mindestens 2 m Höhe in einem Abstand von 50 cm zum Fahrbahnrand der Umfahrung des Betriebes zu errichten. Für die Blendschutzhecke, die im Zuge des Bauvorhabens nicht erhalten werden kann, hat er eine Ersatzpflanzung zugesagt. Außerdem wird das Geländer auf der Kappe der Stützmauer mit einem Blendschutz ausgeführt. Hinsichtlich der Erschließung des Gewerbebetriebes während der Bauarbeiten (Baustellenumfahrung) wird der Vorhabenträger im Zuge der Ausführungsplanung u. a. die Umsetzbarkeit der im Erörterungstermin diskutierten Lösungsmöglichkeiten prüfen und mit dem Betreiber abstimmen. Der Vorhabenträger hat die Zufahrtsmöglichkeiten während der gesamten Bauzeit im Wesentlichen aufrecht zu erhalten.
- 6.1.10 Für betroffene Gebäude (z. B. Restaurant bei ca. Bau 2+200, Einwender Nr. **301**) und die nördliche Umfahrung des Restaurants ist eine Beweissicherung nach Gefährdungsbeurteilung durch einen Gutachter durchzuführen.

6.2 Zurückweisungen

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

7. Sofortige Vollziehbarkeit

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

8. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden nicht erhoben.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Bundesstraße 12 führt von der Landeshauptstadt München zuerst in östliche Richtung nach Simbach a. Inn, verläuft anschließend nach Nordosten entlang der deutsch-österreichischen Grenze bis Passau und durchquert dann den Unteren Bayerischen Wald vorbei an Freyung bis zur Grenze zur Tschechischen Republik bei Philippsreut. Sie ist Teil der großräumigen und überregionalen Verbindung zwischen dem Oberzentrum Passau, den Mittelzentren Freyung sowie Strakonitz (CZE) und der Metropole Prag. Sie ist damit als eine von wenigen Bundesstraßen den großräumig bedeutsamen Bundesstraßen -als eine der wichtigsten Fernstraßenverbindungen zwischen dem östlichen Raum Bayerns und der Tschechischen Republik- zugeordnet.

Bei Ort (Landkreis Freyung-Grafenau) mündet die Staatsstraße 2132 -von Hauzenberg / Waldkirchen kommend- höhengleich in die Bundesstraße 12 ein. Das Staatliche Bauamt Passau will die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität an diesem unfallträchtigen Knotenpunkt erhöhen. Es ist vorgesehen, die höhengleiche Einmündung der Staatsstraße 2132 in die Bundesstraße 12 in einen teilplanfreien Knotenpunkt umzubauen. Hierzu werden die B 12 im Bereich der bestehenden Bundesstraße tiefergelegt sowie ein ovaler Kreisverkehrsplatz in zweiter, erhöhter Ebene und Rampen zur Entflechtung der Verkehrsströme gebaut. Die Länge der Baustrecke (B 12) beträgt etwa 700 m.

Bei einer Verkehrszählung im März 2015 (werktags) wurden am Knotenpunkt in etwa 15.300 zufahrende Fahrzeuge pro Tag festgestellt. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens infolge des Bauvorhabens ist nicht zu erwarten.

Die Bundesstraße 12 erhält im Regelquerschnitt eine bituminös befestigte Breite von 8,5 m (ohne Ein- und Ausfädelstreifen), die Rampenquerschnitte erhalten eine bituminös befestigte Breite von 6 m. Der Staatsstraße 2132 sowie der GVS Falkenbach - Ort liegen der Regelquerschnitt RQ 9,5 (nach RAS-Q 96) mit einer bituminös befestigten Breite von 6,5 m zugrunde. Die Kreisfahrbahn wird 6,5 m breit und zusätzlich werden die Rundungen mit einem 3,5 m breiten Innenring für Schwerlastverkehr versehen.

Brückenbauwerke werden am Bauanfang zur Überführung eines öffentlichen Feld- und Waldweges und für die Überführung der Staatsstraße St 2132 über die Bundesstraße 12 notwendig. Stützwände sind am Geländevorsprung südlich der B 12, beim Fahrsilo nördlich der B 12 und zur Hangsicherung nördlich der B 12 vorgesehen.

Die Oberflächenentwässerung wird den neuen Verhältnissen angepasst. Dabei wird das anfallende Oberflächenwasser, das nicht versickert, in den Saußbach eingeleitet und beim Entwässerungsabschnitt 1 eine Sedimentationsanlage hergestellt. Das nachgeordnete Wegenetz, verschiedene Zufahrten und Ver- und Entsorgungsleitungen werden an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Südöstlich des Knotens wird auf eine Länge von 130 m eine Lärmschutzwand errichtet und im Bereich von Bau-km 1+946 bis Bau-km 2+001 wird sowohl nördlich als auch südlich der B 12 jeweils ein permanenter Fledermauszaun hergestellt. Die mit dem Ausbau verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch landschaftspflegerische Maßnahmen ausgeglichen. Außerdem sind Gestaltungs- und Schutzmaßnahmen vorgesehen. Für die Zauneidechse und den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling wird ein Ausweich- und Ersatzlebensraum geschaffen. Für die Haselmaus wird ein Ergänzungslebensraum angelegt.

2. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 19.11.2019 beantragte das Staatliche Bauamt Passau, für den Ausbau der Kreuzung mit der St 2132 im Zuge der Bundesstraße 12 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 16.12.2019 bis 30.01.2020 bei der Stadt Freyung, vom 16.12.2019 bis 17.01.2020 bei der Gemeinde Jandelsbrunn und vom 19.12.2019 bis 20.01.2020 beim Markt Röhrnbach nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Freyung bis spätestens 02.03.2020, bei der Gemeinde Jandelsbrunn bis 18.02.2020 und beim Markt Röhrnbach bis 21.02.2020 oder der Regierung von Niederbayern schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Freyung
- Gemeinde Jandelsbrunn
- Markt Röhrnbach
- Landratsamt Freyung-Grafenau
- Bezirk Niederbayern, Hauptverwaltung und Fachberatung für Fischerei
- Wasserwirtschaftsamt Deggendorf
- Amt für ländliche Entwicklung Niederbayern
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut, Abteilung Forsten
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege München
- Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Niederbayern
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Freyung
- Bayerischer Bauernverband
- Industrie- und Handelskammer Niederbayern
- Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
- Bayernwerk AG
- Deutsche Telekom
- Regionalbus Ostbayern GmbH
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Landesverband Bayern e. V. der dt. Gebirgs- und Wandervereine
- Bayerischer Jagdverband e.V.
- Landesbund für Vogelschutz
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Landesverband Bayern e. V.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 26.07., 27.07., 29.07. und 30.07.2021 im Kursaal des Kurhauses Freyung, Rathausplatz 2, 94078 Freyung, unter Beachtung eines mit dem Landratsamt Freyung-Grafenau abgestimmten Schutz- und Hygienekonzeptes infolge der Corona-Pandemie, erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

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

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 zusammen mit diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Bei der Planfeststellung sind nach § 17 FStrG die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist näher geregelt, für welche Vorhaben eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 6 UVPG i. V. m. Anlage 1). Nach Anlage 1, Ziffern 14.3 bis 14.5, des UVPG ergibt sich hier keine obligatorische UVP-Pflicht, da die genannten Größenwerte nicht erreicht werden.

Da im Vorfeld der Planfeststellung aufgrund von Angaben des Vorhabenträgers erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch das Bauvorhaben nicht ausgeschlossen werden konnten, war von einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auszugehen. Durch den vom Vorhabenträger im Planfeststellungsantrag vorgelegten UVP-Bericht ergibt sich auch die UVP-Pflicht auf Antrag nach § 7 Abs. 3 UVPG. Eine Vorprüfung nach den Absätzen 1 und 2 des § 7 UVPG entfällt damit. Das Entfallen der Vorprüfung wird auch als zweckmäßig erachtet.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 19 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 17a FStrG i.V.m. Art. 73 BayVwVfG. Entsprechend der Rechtsprechung des BVerwG erfolgten in der Bekanntmachung präzisierende Hinweise auf die ausliegenden Unterlagen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (vgl. BVerwG Urteil vom 18.11.2004 - 4 CN 11.03). 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. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich auch auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung hinsichtlich des Gesamtvorhabens, also dem Ausbau der Bundesstraße 12 südlich Freyung und dem Ausbau der Kreuzung B 12 / St 2132 bei Freyung-Ort, ist daher nicht erforderlich, sondern es reicht die Beschränkung auf den Abschnitt samt Verknüpfungen und die Prognose, dass der Verwirklichung des Ausbaus im folgenden Abschnitt keine von vornherein unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen (vgl. BVerwG vom 28.02.1996, NVwZ 1996, 1011). Derartige Hindernisse sind in den Verfahren nicht bekannt geworden.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens, Merkmale, Art und Umfang sowie Grundbedarf

Die Bundesstraße 12 ist Teil der großräumigen und überregionalen Verbindung zwischen dem Oberzentrum Passau, den Mittelzentren Freyung sowie Strakonitz (CZE) und der Metropole Prag. Sie ist eine der wichtigsten Fernstraßenverbindungen zwischen dem östlichen Raum Bayerns und der Tschechischen Republik und als eine von wenigen Bundesstraßen den großräumig bedeutsamen Bundesstraßen zugeordnet. Laut Regionalplan (Region Donauwald) soll die Bundesfernstraße im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachse München – Passau – Freyung – Philippsreut – Landesgrenze/CR (A 94 / B 12) weiter ausgebaut werden.

In den vergangenen Jahren wurden im Zuge der B 12 in Niederbayern verschiedene Baumaßnahmen umgesetzt; zuletzt wurden einige Streckenabschnitte der Bundesstraße dreistreifig ausgebaut und verschiedene Kreuzungen in teilplanfreie Knotenpunkte umgebaut. Das staatliche Bauamt Passau will nun die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität auch am unfallträchtigen Knotenpunkt bei Freyung-Ort erhöhen. Bei einer Verkehrszählung im März 2015 wurden am Knotenpunkt in etwa 15.300 zufahrende Fahrzeuge pro Tag festgestellt. Eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens infolge des Bauvorhabens ist nicht zu erwarten.

Geplant ist, die höhengleiche Einmündung der Staatsstraße 2132 in die Bundesstraße 12 in einen teilplanfreien Knotenpunkt umzubauen. Hierzu werden die B 12 im Bereich der bestehenden Bundesstraße tiefergelegt sowie ein ovaler Kreisverkehrsplatz in zweiter Ebene und Rampen zur Entflechtung der Verkehrsströme gebaut. Die Länge der Baustrecke (B 12) beträgt etwa 700 m.

Die Gemeindeverbindungsstraße Ort – Falkenbach wird von Falkenbach kommend nach Südosten verschwenkt und an die St 2132 angebunden. Der nordwestlich der B 12 verlaufende Weg wird nicht mehr im Bereich des bestehenden Knotenpunktes angebunden. Die Wegeverbindung nach Osten erfolgt über Bauwerk 1 zur Gemeindeverbindungsstraße Ort – Falkenbach. Im Übrigen werden

das nachgeordnete Wegenetz und verschiedene Zufahrten (z. B. zum Fahrsilo nördlich der B 12) an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Die Bundesstraße 12 erhält im Regelquerschnitt eine bituminös befestigte Breite von 8,5 m, im Bereich mit Ein- und Ausfädelungstreifen beträgt die Breite 15,5 m. Die Rampenquerschnitte erhalten im Regelquerschnitt eine bituminös befestigte Breite von 6 m und der Staatsstraße 2132 sowie der GVS Falkenbach - Ort liegt der Regelquerschnitt RQ 9,5 nach RAS-Q96 (mit Verbreiterung und Linksabbiegespur bei der St 2132) zugrunde. Die Kreisfahrbahn wird 6,5 m breit und zusätzlich werden die Rundungen mit einem 3,5 m breiten Innenring für Schwerlastverkehr versehen. Die öffentlichen Feld- und Waldwege werden mit einer befestigten Breite von regelmäßig 3 m (siehe auch Unterlage 5), zum Teil wassergebunden und zum Teil asphaltiert (zum Beispiel wegen großer Längsneigungen) hergestellt. Der Parkplatz am Bauende wird rückgebaut.

Für die Verkehrsführung während der Bauzeit (voraussichtlich rd. 2 Jahre) ist eine zweistreifige provisorische Umfahrung unmittelbar an der Baustelle vorgesehen. Sie verläuft über die Gemeindestraße nach Falkenbach und die südöstliche Rampe. Für die Umverlegung der B 12 während der Bauzeit und die Herstellung der Ingenieurbauwerke wird eine Bauzeit von einem Jahr angenommen. Ebenso wird für die Straßenbauarbeiten ein Zeitraum von einem Jahr kalkuliert. Für die Herstellung der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen wird eine Zeitdauer von zwei bis drei Jahren veranschlagt.

Der Umfang der Erdarbeiten beläuft sich auf etwa 46.000 m³ Abtrag und etwa 21.000 m³ Auftrag, so dass sich ein Massenüberschuss von etwa 25.000 m³ ergibt. Davon werden im Bereich der Auffüllfläche bei Außernbrünst etwa 12.000 m³ eingebaut. Außerdem sind Auffüllflächen im Bereich der Baumaßnahme vorgesehen. Für verbleibende Überschussmassen ist eine Verbringung in eine Deponie geplant, soweit nicht vorrangig eine landwirtschaftliche Verwendung gefunden werden kann. Soweit Altlasten zum Beispiel in Form von belasteten Böden oder Bauschutt vorgefunden werden, ist eine fachgerechte Entsorgung vorgesehen.

Mit dem Bauvorhaben sind folgende Ingenieurbauwerke herzustellen:

Lfd. Nr.	Bauwerksbezeichnung	Bau-km	Lichte Weite (m)	Lichte Höhe (m)
1	Brücke über einen ausgebautem öffentlichen Feld- und Waldweg	1+972	7	> 4,70
2	Stützwand am Geländevorsprung südlich der B12	2+189 bis 2+223	-	≤ 3,5
3	Brücke zur Überführung der St 2132	2+340	15,5	> 4,70
4	Stützwand zur Hangsicherung nördlich der B12	2+410 bis 2+560	-	≤ 7,5
5	Stützwand Fahrsilo nördlich der B 12	2+231 bis 2+271	-	1,35 bis 2,35 ab OK FBR (Rampe)

Südöstlich des Knotens wird von Bau-km 2+403 bis Bau-km 2+531 auf eine Länge von 130 m eine Lärmschutzwand errichtet (Höhe über Gradierte $\geq 1,80$ m) und im Bereich von Bau-km 1+946 bis Bau-km 2+001 wird sowohl nördlich als auch südlich der B 12 jeweils ein permanenter Fledermauszaun hergestellt.

Das auf der Fahrbahn anfallende Oberflächenwasser wird soweit möglich breitflächig über Bankette und Dammböschungen abgeleitet und flächenhaft unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer möglichst ungestörten belebten Oberbodenschicht breit- und oberflächlich versickert. In Bereichen, in denen eine breitflächige Versickerung nicht möglich ist, wird das Fahrbahnwasser über Sickermulden gesammelt und unmittelbar in den Vorfluter geleitet.

Das anfallende Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 1 ($Q_{r15,n=1} = 196$ l/s) wird über eine Sedimentationsanlage in einen Ableitungskanal der Stadt Freyung und weiterführend in den Saußbach eingeleitet. Auch für das Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 3 ($Q_{r15,n=1} = 43$ l/s) wird ein Oberflächenwasserkanal der Stadt Freyung genutzt und in den Saußbach eingeleitet. Für das Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 2 ($Q_{r15,n=1} = 16$ l/s) wird die bestehende Einleitung in den Saußbach genutzt. Dieser Entwässerungsabschnitt bedingt keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

Durch die Tieferlegung der B 12 kann sich hinsichtlich Grundwasser eine kleinräumige Betroffenheit von Schichtwasser ergeben.

Eine Abwasserdruckleitung, Telekommunikationslinien, verschiedene Nieder- und Mittelspannungskabel, eine Wasserleitung und eine Niederdruckgashausanschlussleitung werden von der Baumaßnahme berührt und soweit erforderlich an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Für die Zauneidechse wird mit der Ausgleichsmaßnahme 21A/CEF (7.035 m²) ein Ausweich- und Ersatzlebensraum geschaffen. Mit der Ausgleichsmaßnahme 22 A (800 m²) wird ein Ergänzungslebensraum für die Haselmaus hergestellt und mit der Ausgleichsmaßnahme 23A/CEF (6.833 m²) für den Dunklen Wiesenknopfameisenbläuling. Die Entwicklung von artenreichem Extensivgrünland ist mit der externen Ausgleichsfläche 24 A1 (6.250 m²) in der Gemarkung Jandelsbrunn vorgesehen.

Visuelle Veränderungen entstehen unter anderem durch die Absenkung der Bundesstraße 12 und der mit etwa zwei Metern über dem bestehenden Gelände liegenden Kreisverkehrsebene mit Auf- und Abfahrtsrampen.

Flächeninanspruchnahme:

Art der Flächeninanspruchnahme	Fläche
Flächen mit geringer Wertigkeit für Natur und Landschaft (0 bis 5 Punkte gemäß BayKompV) / (die angegebene Fläche enthält auch die bereits bestehenden Straßenflächen)	rd. 67.200 m ²
Flächen mit mittlerer Wertigkeit für Natur und Landschaft (6 bis 10 Wertpunkte gemäß BayKompV)	rd. 9.152 m ²

Art der Flächeninanspruchnahme	Fläche
Flächen mit hoher Wertigkeit für Natur und Landschaft (11 bis 15 Wertpunkte gemäß BayKompV, dauerhaft)	-
Vorübergehende Inanspruchnahme (Baustellenumfahrung und Baufeldeinrichtung) von gesetzlich geschützten Biotopflächen im Sinne von § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG	rd. 28 m ²
Gesetzlich geschützte Biotopflächen im Sinne von § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG in der Beeinträchtigungszone	rd. 111 m ²
Waldflächen	-
Wasserflächen	-
Anlagenbedingte Flächenneuversiegelung (14.356 m ² Flächenversiegelung minus 2.105 m ² Entsiegelung)	rd. 12.250 m ²
Entsiegelte Fläche	rd. 2.105 m ²
Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche	rd. 3,57 ha
Landwirtschaftliche Nutzflächen einschließlich land- und forstwirtschaftlicher Lagerflächen für Straßenflächen	rd. 6.338 m ²
Landwirtschaftliche Nutzflächen einschließlich land- und forstwirtschaftlicher Lagerflächen für Straßenebenflächen	rd. 4.583 m ²
Kleinflächige, lineare Gehölzbestände für Straßenflächen	rd. 1.671 m ²
Kleinflächige, lineare Gehölzbestände für Straßenebenflächen	rd. 2.137 m ²
Ausgleichsflächen (21 A/CEF, 22 A, 23 A/CEF, 24 A1)	rd. 20.918 m ²
Anlagebedingte Überbauung mit Böschungflächen	rd. 12.787 m ²
Auffüllflächen außerhalb von Straßenbereichen, von Straßenebenflächen und von Baufeldflächen	rd. 7.000 m ²
Notwendiger Grunderwerb aus Privatgrundstücken (Unterlage 10.2)	rd. 13.200 m ²
Notwendige vorübergehende Inanspruchnahme aus Privatgrundstücken (Unterlage 10.2)	rd. 12.500 m ²

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens, Standort des Vorhabens

Lage im Raum

Das Untersuchungsgebiet liegt im Gebiet der Stadt Freyung zwischen Falkenbach und Ort im Landkreis Freyung-Grafenau (Regierungsbezirk Niederbayern). Das Gelände weist Höhen von ca. 650 m ü NN auf.

Naturräumliche Grundlagen

Der Planungsbereich liegt am Rand der naturräumlichen Haupteinheit Passauer Abteiland, Untereinheit Ilz-Osterbach-Steilstufe, an der Grenze zum Hügelland des Passauer Abteillandes. Charakteristisch für den Naturraum ist der sprunghafte Anstieg des Geländes mit hohem Waldanteil und tief eingeschnittenen Bachtälern.

Potentiell natürliche Vegetation

- Hainsimsen-Tannen-Buchenwald; örtlich mit Kiefern- und Birken-Moorwald sowie Bergulmen-Sommerlinden-Blockwald
- Beerstrauch-Tannenwald im Komplex mit Hainsimsen-Tannen-Buchenwald; örtlich mit Torfmoos-Fichtenwald.

Mensch und Gesundheit

Dorf- und Wohngebiete liegen südöstlich des Knotens (Siedlungsbereich Ort). Diesen Bereichen ist eine Wohn- und Wohnumfeldfunktion zuzuweisen. Durch die Staatsstraße St 2132 sind hier Vorbelastungen gegeben (Verkehrsmenge, Rückstau vom Knoten in den Ortsbereich hinein). Südwestlich des Knotens liegt ein kleinflächiges Gewerbegebiet. Die Bebauung entlang der B 12 ist durch einen vorhandenen Lärmschutzwall teilweise zur Bundesstraße hin abgeschirmt.

Landschaft

Der Bereich des Straßenbauvorhabens ist stark durch die vorhandene Straße geprägt. Als weitere technische Elemente liegen eine Starkstromleitung und ein Umspannwerk nördlich der Bundesstraße 12 sowie eine Biogasanlage südlich der B 12 vor. Nördlich der B 12 befindet sich eine Grüngutdeponie sowie landwirtschaftliche Lager- sowie Siloflächen und südwestlich des Knotenpunktes ein Fast-Food-Restaurant. Insgesamt ist die Landschaft stark anthropogen geprägt. Als Relikte der bäuerlichen Kulturlandschaft sind im Norden mehrere Hecken und Ranken als landschaftsbildprägende Strukturelemente vorhanden.

Klima, Luft

Die mittleren Jahrestemperaturen betragen zwischen 6° und 7° C. Die Niederschlagsmengen liegen zwischen 1.100 und 1.300 mm im Jahr.

Der Talraum des Saußbaches hat Bedeutung als Frisch- und Kaltluftbahn. Das Straßenbauvorhaben selbst liegt außerhalb von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen.

Boden- und Geologie

Den Untergrund im Vorhabenbereich bilden Palite der Pfahlzone.

Die Böden werden als Lehme und lehmige Sande von mittlerer Ertragsfähigkeit eingestuft. Der Boden im Vorhabenbereich besteht aus fast ausschließlich Braunerde aus skelettführendem Sand bis Grussand (Granit oder Gneis) mit eingestreuten Bodenkomplexen aus Pseudogley, gering verbreitet Gley aus skelettführendem Lehm bis Gruslehm, selten Niedermoor aus Torf und Gleye und anderen grundwasserbeeinflussten Böden aus (skelettführendem) Sand (Talsediment). Besondere seltene oder empfindliche Bodentypen werden vom Vorhaben nicht berührt. Geotope sind nicht bekannt. Im Bereich der Straßen- und Böschungsbereiche sind die Böden stark anthropogen überprägt.

Südlich der B 12 im Bereich von Bau-km 2+000 bis 2+200 wurde das Gelände neben dem Erddamm aufgefüllt. In dieser Auffüllung werden Altlasten (Bauschutt) vermutet.

Oberflächengewässer / Wasser

Das Untersuchungsgebiet entwässert in den nördlich des Vorhabens verlaufenden Saußbach. Im Vorhabenbereich selbst liegen keine dauerhaft wasserführenden Fließgewässer. Nordwestlich des Bearbeitungsbereichs liegen mehrere Fischteiche.

Überschwemmungsgebiete des Saußbaches sind von der Straßenbaumaßnahme nicht betroffen und eine Überschneidung von Flächen mit erhöhter Bedeutung für den Wasserhaushalt ist nicht gegeben.

Trinkwasserschutzgebiete sowie -entnahmestellen aus der mittelbaren Umgebung sind nicht bekannt; einige Brauchwasserbrunnen sowie die Wassernutzung der „Steinschlauch-Anlage“ liegen jedoch zum Teil im Baubereich.

Nutzungen

Der überwiegende Teil des Bearbeitungsbereichs wird landwirtschaftlich in Form von Intensivgrünland genutzt. Zum Saußbach hin ist eine höhere Dichte von linearen Gehölzstrukturen vorhanden. Die Saußbachleite ist waldbestockt (überwiegend Fichtenforste). Als Sondernutzungen sind nördlich der Bundesstraße ein Umspannwerk, Fahrsilos eines landwirtschaftlichen Betriebs, eine Grüngutdeponie und eine ehemalige, nicht genehmigte Motocross-Strecke vorhanden.

Dorf- und Wohngebiete liegen südöstlich des Knotens (Siedlungsbereich Ort). Südwestlich des Knotenpunktes befindet sich in abgesetzter Lage ein Fast-Food-Restaurant in einem kleinflächigen Gewerbegebiet.

Die vorhandene zweistreifige Bundesstraße prägt mit der vorhandenen Einmündung der Staatsstraße St 2132 als Infrastruktureinrichtung den Bearbeitungsbereich.

Erholungsfunktion

Verbindungen mit besonderer Erholungsfunktion sind die Verbindungsstraße Ort-Falkenbach (Gunther-Steig) und der Saußbach mit begleitenden Wegen (u.a. als Teil des Pilgerwegs Via Nova).

Landschaftsschutzgebiet

Das Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Wald“ ragt im Norden, Süden und Westen kleinräumig in den Bearbeitungsbereich. Ebenso das nördliche gelegene Landschaftsschutzgebiet „Schutz des Landschaftsteils Buchberger- und Reschbachleite, im Bereich der Gemeinden Freyung, Hohenau, Kumreut und Wasching, Landkreis Wolfstein“.

Natura-2000-Gebiete

Die Grenze des FFH-Gebietes 7246-371 „Ilz-Talsystem“ verläuft nördlich der Bundesstraße 12 in einem Abstand von etwa 180 m zum geplanten Straßenbauvorhaben.

Waldfunktionsplan

Der nördlich der B 12 gelegene Wald stellt im Bereich des Saußbach einen Wald mit besonderer Bedeutung für das Landschaftsbild dar.

Amtliche Biotopkartierung

Im Bearbeitungsbereich befinden sich folgende naturnahe Lebensräume:

- 7147-0080-001: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westl. von Freyung
- 7147-0080-004: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westl. von Freyung
- 7147-0080-035 – 036, 7147-0080-038, 7147-0080-040 – 041: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westlich von Freyung
- 7147-0080-042: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westl. von Freyung
- 7147-0081-001: Nass- und Magerwiesen an flachem Hang, westlich von Freyung
- 7147-0081-003: Nass- und Magerwiesen an flachem Hang, westlich von Freyung

Außerhalb des Bearbeitungsbereichs:

- 7147-0080-005, 7147-0080-019, 7147-0080-020, 7147-0080-034, 7147-0080-037: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen
- 7147-0081-002: Nass- und Magerwiesen
- 7147-0084-008 – 009: Gehölzsaum am "Saalbach"

Erfasste gesetzlich geschützte Flächen:

(§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG)

- Sumpfgewässer (B113, WG00BK)
- mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiesen (G221, GN00BK)
- artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiesen (G222, GN00BK)
- seggen- oder binsenreiche Nasswiesen, brachgefallen (G223, GN00BK)
- Flussauenwald, junge Ausprägung (L511, WA91-E0)

(Art. 16 BayNatSchG)

- mesophile Gebüsche/Hecken (B112, WH00BK)
- Feldgehölze, mittlere Ausprägung (B212 WO00BK)

Arten- und Biotopschutzprogramm für den Landkreis Freyung-Grafenau

Im Vorhabenbereich liegende Schwerpunktgebiete des Naturschutzes

- Ilz-Osterbach-Steilstufe
- Reschbach- und Saußbachtal

Bestand:

- Naturschutzfachlich bedeutsame Wälder und sonstige Gehölze
- Einzelne regional und lokal bedeutsame Feuchtgebiete
- Einzelne regional bedeutsame Trockenstandorte
- Saußbach

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

❖ Lebensräume mit erhöhter Bedeutung als naturnaher Lebensraum:

- Wälder
Waldflächen begrenzen im Norden und Süden den Bearbeitungsbereich. Die Hangleitenwälder am Saußbach weisen einen hohen Fichtenanteil auf, in den Waldbereichen am Südrand nehmen Laubgehölze einen höheren Anteil ein
Waldtypen:
sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder, junge Ausprägung (L61) /
sonstige standortgerechte Laub(misch)wälder, mittlere Ausprägung (L62) /
Strukturarme Altersklassen-Nadelholzforste, mittlere Ausprägung (N712) /
Vorwälder auf natürlich entwickelten Böden (W21)
- Gebüsche, Hecken, Gehölze
Eine höhere Heckendichte ist an vorhandenen Ranken im Nordteil des Bearbeitungsgebiets gegeben. Sie schließen an die oben beschriebenen Waldflächen an. Im Südteil konzentrieren sich Hecken und Gebüsche auf straßenbegleitende Böschungen und auf Sukzessionsgehölze im Westteil des Bearbeitungsgebiets im Bereich der geplanten Baustellenumfahrung.
Mesophiles Gebüsch, Hecken (B112) / Gebüsche, Hecken stickstoffreicher, ruderaler Standorte (B116) / Gebüsche, Hecken mit überwiegend gebiets-

fremden Arten (B12) / Schnitthecke mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten (B141) / Schnitthecke mit überwiegend fremdländische Arten (B142) / Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlerer Ausprägung (B212) / Feldgehölze mit überwiegend gebietsfremden Arten, junge Ausprägung (B221) / Einzelbäume / Baumreihen / Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, junge Ausprägung (B311) / Einzelbäume / Baumreihen / Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlerer Ausprägung (B312) / Einzelbäume, Baumreihen, Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, alte Ausprägung (B313)

- Moor, Feuchtfläche, Sumpf
Feucht- und Nassflächen finden sich südlich der B12 beidseits der Verbindungsstraße nach Falkenbach. Es überwiegen binsen- und seggenreiche Nasswiesen und -brachen. Sie unterliegen dem gesetzlichen Schutz nach § 30 BNatSchG.
Quellrinnen-, Bach- und Flussauenwälder, junge Ausprägung (L511) / Sumpfgebüsche (B113) / mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren, feuchter bis nasser Standorte (K123) / mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiese (G221-GN00BK) / artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiese (G222) / seggen- oder binsenreiche Nasswiese, brachgefallen (G223)
- Kraut-/Staudenflur
Kraut- und Staudenfluren konzentrieren sich auf straßenbegleitende Flächen, es überwiegen artenarme Ausprägungen.
Artenarme Säume und Staudenfluren (K11) / mäßig artenreiche Säume und Staudenfluren, frischer bis mäßig trockener Standorte (K122) / Artenreiche Säume und Staudenfluren, frischer bis mäßig trockener Standorte (K132)
- Grünland
Die landwirtschaftlich genutzten Flächen werden überwiegend als Intensivgrünland genutzt. Artenreichere Grünlandbereiche finden sich im Norden zwischen den vorhandenen Hecken sowie im Südteil des Bearbeitungsgebiets.
Intensivgrünland (G11) / Intensivgrünland, brachgefallen (G12) / mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland (G211) / mäßig extensiv genutztes, artenreiches Grünland (G212) / artenarmes Extensivgrünland (G213) / artenarmes Extensivgrünland (G213-GE00BK) / artenreiches Extensivgrünland (G214) / mäßig extensiv bis extensiv genutztes Grünland, brachgefallen (G215)
- ❖ Landkreisbedeutsame Pflanzen sind die Schwarze Teufelskralle, die nördlich der B 12 in extensiv genutzten Wiesen wächst, der Milde Mauerpfeffer nordöstlich der B 12 und die Pechnelke, die sich im Bereich der Parkplatzböschung nordöstlich der B 12 angesiedelt hat.
- ❖ Naturschutzrelevante Tierarten
 - Die **Haselmaus** wurde in linearen Gehölzen und Waldrändern nördlich und südlich der B 12 nachgewiesen.

- Die höchste Aktivitätsdichte von **Fledermäusen** ist entlang des Waldrandes am Nordrand des Bearbeitungsgebietes festzustellen. Eine hohe Aktivitätsdichte findet sich auch beidseits der B 12 im Westteil des Bearbeitungsgebietes. Eine mittlere Aktivität ist im Bereich der Grüngutdeponie und im Umfeld des Umspannwerkes gegeben.
15 Fledermausarten wurden festgestellt:
Abendsegler, Kleinabendsegler, Nordfledermaus, Breitflügelfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, Bechsteinfledermaus, Rauhauffledermaus, Bartfledermaus, Fransenfledermaus, Wasserfledermaus, Mausohr, Mopsfledermaus, Braunes Langohr, Zweifarbfledermaus
- Die **Zauneidechse** wurde insbesondere im Bereich zwischen der B 12 und der GVS Falkenbach – Ort und nordöstlich der B 12 nachgewiesen. Außerdem kommt sie nordöstlich des Knotenpunktes vor.
Die **Ringelnatter** konnte als Begleitart südlich der GVS Falkenbach – Ort und nördlich der B 12 im Bereich des Parkplatzes nachgewiesen werden.
- Im Untersuchungsgebiet konnten sieben **Tagfalterarten** nachgewiesen werden. Bedeutsam ist das Vorkommen des **Hellen und des Dunklen Ameisenbläulings**. Der Schwerpunkt liegt südlich der Verbindungsstraße nach Falkenbach.
- Acht **Heuschreckenarten** konnten nachgewiesen werden. Eine vorhabenbedingte Betroffenheit der **Feldgrille** ist möglich.
- 23 **Vogelarten** konnten nachgewiesen werden. Bedeutsam sind die Vorkommen von Dohle, Gebirgsstelze, Goldammer und Neuntöter.

Kulturgüter

Baudenkmäler sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt. Hinsichtlich Bodendenkmäler ist eine Verdachtsfläche aufgrund von Einzelfunden (Inv.Nr. V-2-7147-0002) im Bereich der Grundstücke Flnrn. 49/1, 50, 55, 63, 87, 88 und 89, jeweils Gemarkung Ort, und Flnrn. 3480, 3481, 4343, 4588, 4591, 4592 und 4593, jeweils Gemarkung Kumreut, eingetragen worden.

Als historische Kulturlandschaftselemente sind potentiell die Rankstrukturen nördlich der B 12 an der Hangleite zum Saußbach einzustufen.

Sonstige Sachgüter

Nördlich der B 12 verläuft im Untersuchungsgebiet eine 110 kV-Freileitung zum Umspannwerk. Des Weiteren befindet sich im Untersuchungsgebiet eine Wasserleitung und südlich der B 12 eine Abwasserdruckleitung (DN 150) der Stadt Freyung. Außerdem werden sowohl Niederspannungskabel als auch Mittelspannungskabel der Bayernwerk AG gequert.

Wechselwirkungen

Verflechtungen von Schutzgütern und wechselseitige Abhängigkeiten sind im gesamten Untersuchungsgebiet vorhanden. Ein enges Geflecht von Wechselwirkungen ist insbesondere im Talraum des Saußbaches gegeben.

2.1.3 Beschreibung der zu erwartenden (erheblichen) Umweltauswirkungen

Auf 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:

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

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

Verkehrsbedingte Auswirkungen können sein Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes.

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

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

- Verkehrslärm

Das Bauvorhaben ist bestandsorientiert geplant und das Verkehrsaufkommen wird maßnahmenbedingt nicht erhöht.

Nach vorliegendem schalltechnischen Gutachten (Unterlage 17) ergeben sich für den Planungsfall im Prognosejahr 2030/2035, in Abhängigkeit von den jeweiligen Emissionsorten, Emissionspegel ($L_{m,E}$) zwischen 52,1 dB(A) und 68,1 dB(A) am Tag und zwischen 45,8 dB(A) und 61 dB(A) in der Nacht ($L_{m,E}$ = Emissionspegel nach RLS 90). Dem schalltechnischen Gutachten liegt die geplante, in den Planunterlagen dargestellte und den vorhandenen Lärmschutzwall ersetzende Lärmschutzwand zugrunde.

Für die im Dorfgebiet Ort untersuchten Immissionsorte ergeben sich Beurteilungspegel zwischen 61 dB(A) und 64 dB(A) am Tag und zwischen 54 dB(A) und 56 dB(A) in der Nacht. Im Vergleich zur bestehenden Situation verringert sich die Immissionsbelastung in einem Bereich von 0 dB(A) bis 0,6 dB(A).

Für das Gewerbegebiet Ort, das etwa 150 m westlich des Knotenpunktes liegt, wurden an den untersuchten Immissionsorten Beurteilungspegel von bis zu 67 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht berechnet. Im Vergleich zur bestehenden Situation verbessert sich hier die Immissionsbelastung in einem Bereich von 1,6 dB(A) bis 1,8 dB(A).

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Immissionsschutz, Schreiben vom 28.01.2020

- *Verkehrsprognose für 2035 wird für erforderlich gehalten*
- *„Die Prognoseberechnungen für den Bestand und für die Planung erfolgten unter der Annahme eines Korrekturwertes für die Straßenoberfläche D_{STRO} von 0 dB. ... Sofern keine zwingenden straßenbautechnischen Gründe dagegenstehen, halten wir im Sinne einer Minimierung der Lärmbelastung für die Anwohner, den Einbau eines Belages, der den Anforderungen an den Ansatz eines Korrekturwertes D_{STRO} von – 2 dB entspricht, für angemessen. ... Ggf. kann folgende Festsetzung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden:*

Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen an den Ansatz eines Korrekturwertes D_{StrO} von -2 dB(A) gemäß der Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht. Der Planfeststellungsbehörde ist vom Träger des Vorhabens ein entsprechender Nachweis vorzulegen.

Zusammenfassung:

Die schalltechnischen Prognoseberechnungen von Hooek Farny Ingenieure sind plausibel und belastbar. Bei einer isolierten Betrachtung des Bereichs „Kreuzungsumbau B12 – St 2132 bei Ort“ ist nicht von einer wesentlichen Änderung auszugehen. Voraussetzung dafür ist die Errichtung der geplanten Lärmschutzwand.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Schreiben vom 02.03.2020

Maßnahmenbedingt ist eine erhebliche Erhöhung der Lärmbelastung am Wohnhaus zu erwarten.

Noerr, Schreiben vom 20.02.2020

„Auch wenn es möglich sein sollte, die Drive-Spur während der Bauarbeiten zu betreiben, ist davon auszugehen, dass die Terrasse des Restaurants im nördlichen Bereich mit Blick auf die Bauarbeiten und dem damit einhergehenden Lärm bzw. die Belästigungen mit Staub etc. nicht mehr genutzt werden kann.“

Private Einwender weisen darauf hin, dass die Straßenschneise eine Lärmbelästigung für Mensch und Tier verursacht.

- **Luftschadstoffe**

Belastungen oder Einwirkungen, die die Grenzwerte in der 39. BImSchV oder EG-Richtlinien oder Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind durch das Bauvorhaben nicht zu erwarten. Vielmehr wird die Überlastung der bestehenden Einmündung mit häufigen Rückstaus beseitigt, der Kreuzungsbereich vom Ortsrand um etwa 35 m nach Westen verlegt und die Rampen fahrdynamisch günstig geplant. Neubelastungen in bisher störungsarmen oder störungsfreien Bereichen sind nicht gegeben.

Äußerungen der Öffentlichkeit

Private Einwender weisen darauf hin, dass Freyung Luftkurort ist.

Private Einwender sehen eine Gesundheitsgefährdung durch vermehrten Abgasausstoß

- Erholung
 - Für die als Wanderwegverbindung genutzte Straße nach Falkenbach ergibt sich für die Dauer der Baustellenumfahrung eine deutlich höhere Verkehrsbelastung.
 - Der Taleinschnitt des Saußbaches mit der vorhandenen Wanderwegverbindung ist zum Vorhaben hin gut abgeschirmt, so dass keine Auswirkungen zu erwarten sind.
 - Die fußläufige Verbindung nördlich und südlich der B 12 bleibt mit dem Durchlass bei Bau-km 1+972 erhalten.
 - Erholungseinrichtungen oder Landschaftsbereiche mit besonderer Erholungsfunktion liegen nicht vor.

Äußerungen der Öffentlichkeit

Private Einwender sehen eine Einschränkung der Lebens- und Freizeitqualität. Die Verkehrsplanung benachteiligt die schwächeren Verkehrsteilnehmer.

„Die Mehrzahl der Autofahrer ist hier nicht auf der Durchfahrt nach Prag. Und diesen Transitverkehr wollen und können wir als Region nicht noch mehr „anziehen“ durch autobahnähnliche Infrastruktur. Denn das schadet dem Tourismus und der zu unserer Gesunderhaltung notwendigen Natur.“

Grenzüberschreitender Verkehr sei derzeit kaum vorhanden.

Private Einwender sehen den Taleinschnitt des Saußbachs mit der vorhandenen Wanderwegverbindung nicht als genug abgeschirmt.

Private Einwender weisen darauf hin, dass touristische Interessen nicht beachtet werden.

2.1.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Lebensräume

Mit dem geplanten Bauvorhaben werden etwa 67.200 m² Flächen mit geringer Wertigkeit für Natur und Landschaft (0-5 Wertpunkte gemäß BayKompV, siehe auch Unterlage 9.4) in Anspruch genommen (einschließlich bestehender Straßenflächen). Flächen mit hoher Wertigkeit für Natur und Landschaft sind nicht betroffen.

Die Inanspruchnahme von Flächen mit mittlerer Wertigkeit für Natur und Landschaft (6-10 Wertpunkte gemäß BayKompV) beträgt in etwa 9.152 m²:

Code	Betroffene Biotop-/Nutzungstypen, Bezeichnung	Bewertung Wertpunkte
B112	mesophile Gebüsche/Hecken	10/9
B116	Gebüsche/Hecken stickstoffreicher, ruderaler Standorte	7/6
B212	Feldgehölze mit überwiegend einheimischen standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung	10/9
B312	Einzelbäume/Baumreihe/Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten	9
G211	mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland	6
G212	mäßig extensiv genutztes, artenarmes Grünland	8/7
G213	artenarmes Grünland	8/7
G213-GE00BK	artenarmes Grünland	8/9
G215	mäßig extensiv bis extensiv genutztes Grünland, brachgefallen	6
G221-GN00BK	mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiese	10
G223	seggen- oder binsenreiche Nasswiese, brachgefallen	10
K122	mäßig artenreiche Gras-/Krautflur, frischer Standorte	6
K123	mäßig artenreiche Gras-/Krautflur, feuchter- nasser Standorte	7
L61	Laub-/Mischwald, junge Ausprägung	6
P22	struktureicher Garten	7/6

Gesetzlich geschützte Biotopflächen im Sinne von § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG sind durch vorübergehende Inanspruchnahme und durch ihre Lage in der Beeinträchtigungszone in geringem Umfang betroffen:

- Mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiesen (GN00BK): 67 m²
- Seggen- oder binsenreiche Feucht- und Nasswiese, brachgefallen (GN00BK): 72 m²

Nennenswerte Veränderungen hinsichtlich Schadstoff- oder Stickstoffimmissionen in naturnahe Lebensräume sind nicht zu erwarten, da der Ausbau bestandsnah erfolgt.

Biotopverbund

Zeitlich begrenzt auf die Dauer der Baustellenumfahrung ist eine gewisse Isolierung von Teilpopulationen westlich und östlich dieser Umfahrung. Flächen von übergeordneter Bedeutung für den Biotopverbund werden nicht berührt.

Natura 2000-Gebiete

Nördlich des Vorhabens grenzt das FFH-Gebiet 7246-371 „Ilz-Talsystem“ an. Deshalb wurde eine FFH-Vorprüfung (Unterlage 19.2) durchgeführt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Straßenbauvorhaben Freyung-Ort das Gebiet weder räumlich noch funktional berührt. Lebensraumtypen sowie Anhang-II-Arten des FFH-Gebietes sind nicht betroffen und Projekte mit kumulativen Wirkungen sind nicht bekannt.

Pflanzen und Tiere

Im Untersuchungsgebiet sind mehrere gemeinschaftsrechtlich geschützte Arten nachgewiesen. Bei einigen Arten ist die maßnahmenbedingte Betroffenheit zu prüfen:

- Artengruppe der Fledermäuse:

Bedeutsame Fledermausquartiere werden nicht geschädigt. Im Untersuchungsgebiet liegen aber Bereiche mit erhöhter Fledermausaktivität und erhöhtem Kollisionsrisiko. Maßnahmen zur Vermeidung von Verbotstatbeständen werden ergriffen.

- Haselmaus

Die vorhandenen Lebensräume werden vom Vorhaben nicht berührt. Da die Haselmaus nur wenig kleinräumig mobil ist, sind angrenzende potentielle Habitate zu betrachten. Baubedingt kann sich insoweit eine Betroffenheit durch die Eingriffe in die gehölzbestockte Straßenböschung im Nordosten des Vorhabens ergeben. Durch Vorgaben zur Baufeldlenkung, Vergrämung und Abschirmung werden Verbotstatbestände vermieden.

- Reptilien:

Entlang der B12 wurde die Zauneidechse nachgewiesen. Der Vorkommenschwerpunkt liegt im Bereich südexponierter Böschungen. Infolge des Bauvorhabens kommt es zu vorübergehenden Beeinträchtigungen des Lebensraumes. Verbotstatbestände werden durch Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen verhindert.

- Heller und Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Beide Arten wurden im Bearbeitungsbereich nachgewiesen. Betroffen durch das Bauvorhaben ist eine Fortpflanzungsstätte des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings auf einer wiesenknopfreichen Wiese südlich der B 12. Konfliktvermeidende Maßnahmen und CEF-Maßnahmen sind notwendig.

- Brutvögel

Als europarechtlich geschützte Arten mit Revieren im Bearbeitungsbereich wurden Goldammer und Neuntöter erfasst. Aufgrund der Lage der Goldammerreviere und der geringen Empfindlichkeit der Art ergeben sich für die Goldammer keine Beeinträchtigungen. Für den Neuntöter sind Störungen möglich. Konfliktvermeidende Maßnahmen sind notwendig.

Behördliche Stellungnahmen

Naturschutzbehörden (Schreiben vom 22.01.2020 und 16.04.2020)

„In den vorgelegten Unterlagen werden die verschiedenen Schutzgüter sowie die zwischen ihnen bestehenden Wechselwirkungen in angemessener Art und Weise erfasst und hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit, Empfindlichkeit, Schutzwürdigkeit und Vorbelastung zutreffend bewertet. Dies trifft auch auf die vorhabenbedingten Auswirkungen, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen zu.“ ...

... „Die vorgelegten Planunterlagen berücksichtigen die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen in hinreichendem Umfang.“ ...

Äußerungen der Öffentlichkeit

Bund Naturschutz in Bayern e.V., Schreiben vom 10.12.2019 und 06.11.2013

... „Der BN hat sich bei verschiedenen dreistreifigen Ausbaumaßnahmen im Zuge der B 12 im Bayerischen Wald bisher nicht grundsätzlich ablehnend geäußert. Die Dimension des geplanten Ausbaus im gegenständlichen Abschnitt erscheint jedoch angesichts des relativ geringen Verkehrsaufkommens ... und der hohen artenschutzfachlichen Bedeutung des betroffenen Raums, sowie des erheblichen Flächenverbrauchs und der insgesamt vorgesehenen Eingriffe in Natur und Landschaft unverhältnismäßig und nicht gerechtfertigt. ... Die bestehende B 12 stellt eine erhebliche Belastung und ein massives Störband dar. Die jetzt vorgesehenen Maßnahmen führen zu einer deutlichen Verstärkung der Beeinträchtigungen des betroffenen Naturraumes, der hinsichtlich seiner Arten- und Lebensraumausstattung reichhaltiger ist, als es in den Unterlagen zum Ausdruck kommt. Durch die Verbreiterung der Straßentrasse und den Bau von Parallelwegen (Anwandwege) entsteht eine wesentlich größere Barrierewirkung und eine größeres Unfall- bzw. Tötungsrisiko für Tiere. ... Besonders betroffen sind davon vor allem Zauneidechse und Schlingnatter, deren Vorkommen durch den Zerfall in zu kleine Teilpopulationen zunehmend bedroht sind. ... Zur Verdeutlichung der artenschutzfachlichen Bedeutung des betroffenen Raums ... weisen wir darauf hin, dass die Buchberger Leite mit den angrenzenden Freiflächen auch für störungsempfindliche Arten noch einen Lebensraum darstellt. Der Grauspecht kommt hier regelmäßig vor und auch vom Uhu wird dieser Bereich seit Jahrzehnten genutzt. ... Am Rande der Buchberger Leite gab es zumindest bis vor wenigen Jahren verbreitet noch Restpopulationen der Zwergmaus und der Rotflügeligen Schnarrschrecke im Bereich Eppenbergl, Saulorn, Bucheck, Buchberg, Ahornöd. Aus dem direkten Planungsraum liegen uns dazu zwar keine Daten vor, er ist aber von der Qualität und der Menge geeigneter Lebensraumreste als gleichwertig einzustufen und somit davon auszugehen, dass beide Arten auch in diesem Raum zumindest vorübergehend immer wieder vorkommen und durch ein Netzwerk von Kleinpopulationen in eine insgesamt gefährdete Gesamtpopulation eingebunden sind.“

Private Einwander befürchten erhebliche Beeinträchtigungen für die Natur und die Tierwelt.

Private Einwander bezweifeln, dass die Tiere der Umgebung genug geschützt werden. Statt Wildschutzzäunen wird eine Wildbrücke zur Verringerung von Wildunfällen, zum Austausch der Populationen und zur Verhinderung der Zerschneidung von Lebensräumen gefordert.

2.1.3.3 Schutzgut Fläche

Aufgrund des Ausbaus auf bestehender Trasse werden in hohem Maße Straßen bzw. Straßennebenflächen genutzt.

Aus landwirtschaftlichen Nutzflächen bzw. land- und forstwirtschaftlichen Lagerflächen werden ca. 6.338 m² für Straßenflächen und ca. 4.583 m² für Straßennebenflächen beansprucht.

Kleinflächige und lineare Gehölzbestände werden in einer Größenordnung von 1.671 m² für Straßenflächen und 2.137 m² für Straßennebenflächen beansprucht. Wald- und Wasserflächen sind nicht betroffen.

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Städtebau, Schreiben vom 10.02.2020

... „jedoch wird durch den erheblichen Flächenverbrauch in großem Maße in Natur und Landschaft eingegriffen. Der Flächenverbrauch sollte zum Schutz von Natur und Landschaft auf ein notwendiges Maß reduziert werden.“

Sachgebiet Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, Schreiben vom 06.02.2020

... „Die Erfordernisse der Raumordnung stehen dem geplanten Vorhaben nicht entgegen.“

Sachgebiet Landwirtschaft, Schreiben vom 09.01.2019

- „Flächenbetroffenheit

Der Variantenvergleich zeigt auf, dass die Variante 4 beim Flächenverbrauch für die Maßnahme mit 7.833 m² aus landwirtschaftlicher Sicht am günstigsten zu sein scheint. Die Versiegelungsfläche ist mit 8.435 m² ebenso am geringsten. Die Planungsvariante 6.3, mit einem Flächenverbrauch von 13.619 m² und einer Versiegelung von 13.528 m², schneidet hier deutlich ungünstiger ab. ... Flächensparen muss ein vorrangiges Planungsziel sein.“

- Kompensationsmaßnahmen möglichst multifunktional umsetzen

- Gestaltungsmaßnahmen auf ein notwendiges Maß beschränken / Prüfen inwieweit mit Gestaltungsmaßnahmen Wertpunkte nach BayKompV generiert werden können

- Vorrangig prüfen, ob Bewirtschaftungs- und Pflegemaßnahmen zum Einsatz kommen können

- Aus agrarstruktureller Sicht sollten produktionsintegrierte Kompensationsmaßnahmen (PIK) vorrangig zum Einsatz kommen

- „Spezielle Hinweise zur Maßnahme-Nr. 21A/CEF ...

Die Zauneidechsen können nach Abschluss der Bauarbeiten vermutlich wieder in ihren ursprünglichen Lebensraum, die Straßenböschung, zurückwandern. Die Beeinträchtigung ist nach Abschluss der Bauarbeiten wahrscheinlich nicht mehr gegeben. Allerdings ist auf der ehemals landwirtschaftlich genutzten Maßnahmenfläche, aufgrund der Zerstörung der Bodenstruktur durch Bodenabtrag, dem Eintrag von Fremdmaterial und den Heckenpflanzungen keine landwirtschaftliche Nutzung mehr möglich.“

- „Spezielle Hinweise zur Maßnahme-Nr. 22 A ...

Aufgrund der geplanten Gehölzpflanzungen und der Einbringung von Fremdmaterial auf die Fläche fällt diese ebenso aus der landwirtschaftlichen Produktion wie die Maßnahmenfläche 21A/CEF.“

- „Spezielle Hinweise zur Maßnahme-Nr. 23A/CEF ...

Die Fläche bleibt vermutlich in Zukunft für den Artenschutz erhalten und dient nicht mehr der landwirtschaftlichen Produktion.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Private Einwender sehen einen hohen Flächenverbrauch, der durch das Bauvorhaben verursacht wird.

2.1.3.4 Schutzgut Boden

- Für den Ausbau des Knotens Freyung-Ort werden in hohem Maße Straßen, Straßennebenflächen, landwirtschaftlich genutzte Flächen und auch Flächen, die für den Naturschutz von Bedeutung sind, in Anspruch genommen. Dabei

werden auch durch die Zerstörung des Bodengefüges, der Bodenstruktur und der Horizontabfolge die Bodenfunktionen (biotische Lebensraumfunktion, speicher- und Regelungsfunktion, natürliche Ertragsfunktion) erheblich beeinträchtigt.

Die Bodenversiegelung durch das Bauvorhaben beträgt 12.250 m² und die anlagenbedingte Überbauung mit Böschungsf lächen beträgt 12.787 m².

- Belastungen für das Schutzgut Boden ergeben sich auch durch die Auffüllflächen außerhalb von Straßennebenflächen bzw. außerhalb des Baufeldes in einer Größenordnung von etwa 0,7 ha.
- Auch die vorübergehende Inanspruchnahme von nicht versiegelten Böden für das Vorhaben durch Arbeitsstreifen, Massenablagerungsflächen und Baustraßen stellt eine Belastung (z. B. durch Bodenverdichtung) für das Schutzgut Boden dar.
- Mit dem Vorhaben verbunden ist auch ein verkehrsbedingter Schadstoffeintrag in den Boden. Dabei ist davon auszugehen, dass die überwiegende Schadstofffracht im unmittelbaren Nahbereich zur Fahrbahn den Bodenkörper als Speicher- und Transformationsmedium betrifft. Ein Erreichen bzw. eine Überschreitung von Maßnahmen-, Prüf- und Vorsorgewerten für einzelne Schadstoffe nach Bundesbodenschutzverordnung ist aber nicht zu erwarten. Durch den bestandsnahen Ausbau und weil maßnahmenbedingt kein zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, sind keine zusätzlichen Schadstoffeinträge anzunehmen.
- Im Zuge der Erdarbeiten und der Herstellung von Böschungen sowie Auffüllflächen sind Bodenerosionen möglich.
- Seltene oder empfindliche Böden sind nicht betroffen.

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Landwirtschaft, Schreiben vom 09.01.2019

„Hinweise zum Bodenschutz

Jede Baumaßnahme beeinflusst die Fruchtbarkeit des natürlich gewachsenen Bodens. Die Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit hat aus landwirtschaftlich-fachlicher Sicht höchste Priorität. Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nur dann nicht zu erwarten, wenn Bodenschutzmaßnahmen eingehalten werden. Aus landwirtschaftlicher Sicht ist ein optimaler Bodenschutz dann gewährleistet, wenn er fachgerecht ausgeführt wird.

Wir empfehlen die Festschreibung einer Bodenkundlichen Baubegleitung (BBB) oder eine Aufnahme des Bodenschutzes in die Unterlagen. ... Für die vorübergehende Baufeldbeanspruchung wird laut den Unterlagen eine Rekultivierung zugesichert. Eine nähere Beschreibung der Bodenschutzmaßnahmen ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Verdichtungen sollen laut den Unterlagen durch Bodenlockerung behoben werden. ... Weiterhin bitten wir, nachdem in den Unterlagen keine Angaben zur Humusverwertung gemacht werden, dass vor allem die abzuschiebende Humusaufgabe der Maßnahmenflächen auf flachgründigen, landwirtschaftlichen Ackerflächen zur Bodenverbesserung verbracht und somit verwertet wird. Dabei ist jedoch auf eine Einmischung des Humus und auf eine mögliche Nitratauswaschung zu achten.

Wir machen darauf aufmerksam, dass die Vorgaben der einschlägigen technischen Regelwerke und DIN-Normen zum Umgang und der Verwertung von Boden (DIN 19731, DIN 18915, DIN 18919, VDI 6101 ggf. die derzeit in Bearbeitung stehende DIN 19639 sowie die LAGA M20 TR Boden) für das geplante Vorhaben berücksichtigt werden müssen. Neben dem BBodSchG und der BBodSchV können einzelne Fragestellungen das BNatSchG, DüG, KrWG, WHG, BauGB und

das BayBodSchG sowie die BioAbfV, DüV, DüMV, AbfKlärV und die DepV betreffen.“

„Spezielle Hinweise zur Auffüllfläche Gemarkung Außernbrünst

Bei der Maßnahme entsteht laut Unterlagen ein Massenüberschuss von ca. 25.000 m³. Die Auffüllflächen außerhalb von Straßennebenflächen und Baufeldflächen betragen laut Unterlagen ca. 0,7 ha. Ein Teil der Geländeauffüllung betrifft die Flurnummer 398/3 und 110/2 der Gemarkung Außernbrünst (siehe auch Hinweise zur Maßnahme-Nr. 25G). Es handelt sich um eine landwirtschaftliche Nutzfläche, die als Wiese bewirtschaftet wird. Grundsätzlich sollte ein Bodenauftrag immer der Bodenverbesserung und der Verbesserung der Produktionsbedingungen dienen. ... Die Maßnahme Nummer 25G beschäftigt sich ebenfalls mit den Flurnummer 398/3 und 110/2 der Gemarkung Außernbrünst und beschreibt, dass auf dieser Fläche Unterbodenmaterial aufgefüllt werden soll. ... Es ist zu gewährleisten, dass die landwirtschaftliche Nutzfläche durch die Auffüllung eine Verbesserung erfährt. Ein in Jahrtausenden gewachsener Boden ist nicht vermehrbar und besitzt wichtige Speicher-, Puffer- und Filtereigenschaften. Aus landwirtschaftlicher Sicht ist eine Schädigung der Bodenfruchtbarkeit zu vermeiden.“

2.1.3.5 Schutzgut Wasser

- Grundwasser

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 Versickereinrichtungen. Dabei ist hinsichtlich möglicher Grundwasserbelastungen zu berücksichtigen, dass die über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten eine Filterwirkung haben und Schadstoffe zurückhalten oder binden. Nennenswerte Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung aufgrund der Versiegelung und dadurch unterbundenen Versickerung werden nicht erwartet. Baubedingt ist eine kleinräumige Betroffenheit von Schichtwasserströmen infolge der Tieferlegung der B 12 möglich.

- Oberflächengewässer

Wie beim Grundwasser können Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer infolge von verkehrsbedingten Emissionen und betriebsbedingten temporären Einwirkungen durch Tausalzanwendungen auftreten. Außerdem können auch außergewöhnliche Einwirkungen infolge von Unfällen beim Transport wassergefährdender Stoffe auftreten.

Oberflächenwasser, das nicht breitflächig über Bankette und Böschungen abgeleitet und flächenhaft unter Ausnutzung des Reinigungsvermögens einer belebten Oberbodenschicht versickert, wird über zwei bestehende Einleitungsstellen in den Saußbach geleitet. Das Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 1 (Einleitungsstelle E16) wird über eine neu zu errichtende Sedimentationsanlage vorgereinigt und das Wasser aus dem Entwässerungsabschnitt 3 (auch Einleitungsstelle E16) wird über eine vorhandene Anlage behandelt. Beim Entwässerungsabschnitt 2 (Einleitungsstelle E51) ergibt sich keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

Natürliche Oberflächengewässer werden durch das Bauvorhaben nicht gequert oder beansprucht und Baufeldbereiche grenzen nicht an natürliche Gewässer an.

Im Zuge der Erdbaumaßnahmen besteht die Gefahr von Abschwemmungen in Gewässer.

Behördliche Stellungnahmen

Bezirk Niederbayern, Fachberatung für Fischerei, Schreiben vom 14.02.2020

„Straßenbaumaßnahmen sind mit großräumigen Erdbewegungen verbunden. Solange eine schützende Vegetationsdecke fehlt, sind die offenen Flächen der Erosion ausgesetzt. Das erodierte Material wird, wenn keine Gegenmaßnahmen getroffen werden, in die Gewässer abgeschwemmt. Im Gewässer bewirkt das Erosionsmaterial eine vorübergehende oder langfristige Schädigung des aquatischen Lebensraumes. Insbesondere wird auf die Vernichtung von Laichgebieten von kieslaichenden Fischarten und des Lebensraumes des Makrozoobenthos hingewiesen. Das Oberflächenwasser der Straßen kann durch den von den befestigten Flächen abgeschwemmten Schmutz und den kurzfristigen übergroßen Wasseranfall den Fischbestand bzw. die Kleinlebewesen im Gewässer beeinträchtigen. Die nachteiligen Wirkungen des Vorhabens können nicht ausgeglichen werden, aber vermieden oder vermindert werden,“ ...

Sachgebiet Wasserwirtschaft, Schreiben vom 23.12.2019

„wasserwirtschaftlich sind insbesondere die Entwässerungsanlagen und Einleitungen bedeutsam. Der Entwässerungsabschnitt 2 mit der Einleitungsstelle 51 wird nach den Unterlagen gegenüber dem Bestand nicht verändert. Die Entwässerungsabschnitte 1+3 an der Einleitungsstelle 16 werden über die Stadt Freyung in einem gesonderten Verfahren behandelt und sind somit nicht Bestandteil der Planfeststellung. Die Einleitungsstelle 3 wird aufgelassen. Weitere Berührungspunkte mit Gewässern sind derzeit nicht erkennbar. Sofern im Einschnittsbereich auf grundwasserführende Schichten getroffen wird und hierfür gegebenenfalls Wasserhaltung erforderlich sind, sind diese eigenständig wasserrechtlich zu behandeln. Das Wasserwirtschaftsamt Deggendorf ist als Amtlicher Sachverständiger im Verfahren zu beteiligen, welches gegebenenfalls im Detail Stellung nimmt.“

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Schreiben vom 28.02.2020

„Die Antragsunterlagen wurden in wasserwirtschaftlicher Hinsicht geprüft. ... Die Versiegelung von Flächen infolge einer Bebauung reduziert die Grundwasserneubildung und erhöht den Oberflächenabfluss. Beide Entwicklungen widersprechen den wasserwirtschaftlichen Zielvorstellungen und den wasserrechtlichen Anforderungen. Es ist daher erforderlich, geeignete Gegenmaßnahmen vorzusehen. Die Prüfung ergab keine Notwendigkeit von wesentlichen Änderungen oder Ergänzungen bei der Bemessung und Konstruktion der Regenwasserkanalisation. ... Eine qualitative Bewertung zur Niederschlagswasserbeseitigung gem. DWA-Merkblatt 153 liegt den Antragsunterlagen bei. Als Ergebnis zeigt sich, dass eine Vorbehandlung des gesammelten Niederschlagswassers grds. nicht erforderlich ist. ... Ein quantitativer Nachweis gemäß DWA-Merkblatt wurde ebenso geführt. Die Einleitungsmenge beträgt bei einem 15-minütigen Regenergeignis mit 1-jährlicher Wiederkehr 14 l/s und ändert sich durch den geplanten Ausbau der B 12 nicht. Das anfallende Oberflächenwasser wird in Mulden bzw. Rohrleitungen gesammelt und direkt in den bestehenden Wiesengraben zum Saußbach geleitet. Die abgeführte Niederschlagsmenge liegt im Rahmen der hydraulischen Belastbarkeit des namenlosen Wiesengrabens bzw. des Saußbaches. Die bestehende Einleitung ist seit mehr als 20 Jahren in Betrieb. Weiterhin wurde im Rahmen einer Ortseinsicht keine Auffälligkeit am Gewässer festgestellt. Von der Schaffung einer Regenrückhalteeinrichtung kann daher aus wasserwirt-

schaftlicher Sicht abgesehen werden, zumal der Wiesengraben in unmittelbarer Nähe in den Saußbach mündet. Von den geplanten Maßnahmen zum Ausbau der B 12 von Aigenstadl bis Ort inklusive Knoten Freyung Ort bleibt die bestehende Einleitung E 51 in Menge und Qualität gegenüber dem Bestand unberührt. Das Oberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 1 (Kreuzung B 12/St 2132) soll nach einer Vorbehandlung mit dem Oberflächenwasser des Entwässerungsabschnittes 3 inklusive dem Ortsteil Ort gemeinsam bei E 16 in den Saußbach eingeleitet werden. Die Ableitung zum Saußbach erfolgt zukünftig östlich der B 12 gemeinsam im Ableitungskanal der Stadt Freyung. Das Oberflächenwasser der Ortschaft Ort wird über ein eigenes Becken behandelt. Lediglich der Ableitungskanal zum Vorfluter wird gemeinsam verwendet. Für die Änderung der bestehenden Einleitung E 16 wurde bereits von der Stadt Freyung ein eigenes Wasserrechtsverfahren beantragt. Die bestehende Einleitungsstelle E3 ... entfällt durch die geplante Ausbaumaßnahme. Dies ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht positiv zu sehen. Mit den gewählten technischen Grundsätzen für die Sammlung und Ableitung des Abwassers besteht grds. Einverständnis. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei plangemäßer Errichtung und ordnungsgemäßen Betrieb nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Benutzungsbedingungen und –auflagen nicht zu erwarten. Durch die Regenwassereinleitung ist eine im Hinblick auf die Nutzungserfordernisse erhebliche nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des benutzten Gewässers künftig nicht zu erwarten. Die Grundsätze gemäß § 6 WHG werden beachtet. Gegen die beantragte Einleitung von Niederschlagswasser in das Gewässer bestehen daher keine Bedenken.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Landesfischereiverband Bayern e.V., Schreiben vom 02.12.2019

... „Der Erläuterungsbericht beschreibt ..., dass im Südwesten auf einem Flurstück der Gemarkung Kumreut ein vorhandener Graben bau- und anlagebedingt randlich beansprucht wird. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass Sedimenteinträge und Abschwemmungen über den Graben nicht direkt in Vorfluter gelangen.“ ... „Es wird angeregt, dass im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung diese Einleitungsstellen regelmäßig begutachtet werden, um gegebenenfalls rechtzeitig Maßnahmen ergreifen zu können, um die ökologische Wirksamkeit des Saußbaches nicht zu gefährden.“

Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Schreiben vom 02.03.2020

„Es ist zu besorgen, dass durch die Bauausführung es zu einem erheblichen Wasserrückstau kommt und der Keller des Wohnhauses unserer Mandanten bei Starkregenereignissen mit Wasser vollläuft.“

Private Einwender befürchten „einen Eintrag der chemischen Stoffe und primärer Mikroplastik in das Fließgewässer Saußbach und damit in den globalen Wasserkreislauf. Es wird eine Gefährdung des geschützten Natura 2000 Gebietes Buchberger Leite mit Schädigung des ökologischen Gleichgewichtes in Kauf genommen.“

Private Einwender befürchten, „dass das winterliche Salzwasser der B 12 trotz der Sedimentreinigung nicht vollständig geklärt wird und die Umwelt durch das Streusalzwasser geschädigt wird.“

2.1.3.6 Schutzgut Luft und Klima

Das Bauvorhaben wird auf bestehender Trasse geplant. Eine deutliche Veränderung der kleinklimatisch relevanten Geländesituation mit Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima ist nicht anzunehmen.

2.1.3.7 Schutzgut Landschaftsbild

- Visuelle Veränderungen im Landschaftsbild ergeben sich durch die Auffüllungen für die Kreisverkehrsebene und Rampen. Da die Bundesstraße 12 um bis zu ca. 3,5 m abgesenkt wird, können die Aufschüttungen auf 2 m begrenzt werden. Der Blickbezug zu den nördlichen Hügelkuppen des Bayerischen Waldes wird verändert; die Bergkette bleibt aber als horizontbildendes Element sichtbar.
Veränderungen des Landschaftsbildes sind auch mit Errichtung der Lärmschutzwand sichtbar.
- Nördlich und südlich der Trasse gehen vorübergehend einbindende Gehölzstrukturen verloren.
- Einschränkungen der Blickbeziehungen ergeben sich aufgrund des Fledermausschutzzaunes am Bauanfang bei Bauwerk 01. Außerdem wird das Gelände nördlich der Kreisverkehrsebene durch Auffüllungen verändert.

Äußerungen der Öffentlichkeit

Private Einwender befürchten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (überdimensionierter Bau durch Brücke, Rampen mit zusätzlichen Spuren).

2.1.3.8 Schutzgut Kulturelles Erbe

Auswirkungen auf Baudenkmäler oder historische Kulturlandschaften sind nicht zu erwarten.

Soweit archäologische Untersuchungen die Existenz des vermuteten Bodendenkmals bestätigen, können die Beeinträchtigungen erheblich sein.

Behördliche Stellungnahmen

Bayerischer Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 07.02.2020

... „Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, durch die oben genannte Planung nicht berührt.

... Im Bereich des Ausbaus der Bundesstraße ist eine Vermutungs-/Verdachtsfläche aufgrund von Einzelfunden (Inv.Nr. V-2-7147-0002) eingetragen worden. Innerhalb der überplanten Vermutung/Verdachtsflächen innerhalb des Baufeldes sollte spätestens vier Monate vor Beginn der Baumaßnahme mit einer archäologischen Sondage/Untersuchung begonnen werden, um rechtzeitig und ohne Bauverzögerung die Ausgrabungen durchführen zu können. ...

... In bereits modern überbauten und neu gestalteten Straßenbereichen ist davon auszugehen, dass keine Bodendenkmäler mehr im Boden vorhanden sind. Ausnahmen von der Regel bilden die Straßen aus dem 19. und des beginnenden 20.

Jahrhunderts. Hier sind offenbar kaum Bodeneingriffe für die Anlage der Straße durchgeführt worden, so dass die archäologischen Befunde unter den Straßen sehr gut erhalten sein können. Das konkrete Vorgehen ist erst nach dem Prospektionsergebnis möglich. ...

... Die Zerstörungen von Bodendenkmälern entstehen sowohl baubedingt durch die Anlage der Baustraße, der Baustelleneinrichtung als auch anlagebedingt durch die Anlage der Straßentrasse, der Brücken und der Entwässerung oder durch die mit der Baumaßnahme in Zusammenhang stehenden Bau- und Ausgleichsmaßnahmen. Die Beeinträchtigungen können erheblich sein und zur irreversiblen Zerstörung der Bodendenkmäler führen. ...

... Das Vorgehen ist durch die „Hinweise zum Umgang mit Bodendenkmälern bei Planung und Bau von Straßen in staatlicher Verwaltung“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 26.10.2010 (Az. IIB2/IID3-0752.3-001/07) abgestimmt.“

2.1.3.9 Schutzgut Sonstige Sachgüter

- Ver- und Entsorgungsanlagen
 - Eine Abwasserdruckleitung der Stadt Freyung südlich der B 12 muss von Bau-km 1+950 bis Bau-km 2+350 verlegt bzw. angepasst werden.
 - Eine Wasserleitung der Stadt Freyung muss in den Bereich der Gemeindestraße nach Falkenbach verlegt werden.
 - Eine Niederdruckgashausanschlussleitung muss in den Bereich der Gemeindestraße nach Falkenbach verlegt werden.
 - Verschiedene Niederspannungs- und Mittelspannungskabel werden vom Bauvorhaben gequert (Bau-km 2+185, Bau-km 2+330, Bau-km 2+350 und Bau-km 2+465) bzw. verlaufen parallel und müssen verlegt und angepasst werden.
 - Parallel verlaufende und kreuzende Telekommunikationslinien müssen an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Äußerungen der Öffentlichkeit

Deutsche Telekom Technik GmbH, Schreiben vom 16.01.2020

„Die im Erdreich verlegten, hochwertigen Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH sind Bestandteil von öffentlichen Zwecken dienenden Infrastruktureinrichtungen. Sie können bei Arbeiten, die in ihrer Nähe oder im Erdreich durchgeführt werden, leicht beschädigt werden.“

Bayernwerk Netz GmbH, Schreiben vom 31.01.2020

„gegen das Planungsvorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, wenn dadurch der Bestand, die Sicherheit und der Betrieb unserer Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Falls erforderlich können die elektrischen Versorgungsanlagen angepasst werden“...

Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH, Schreiben vom 27.02.2020

„Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen.“

Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Schreiben vom 02.03.2020

„Unser Mandant ist Anschlussnehmer eines historischen Quellwasser-Verteilungssystems, das vor Ort als „Hauswasser“ bezeichnet wird. In diesem Wassersystem wird eine auf der Fl.Nr. 261, Gem. Ort, befindliche Quelle gefasst und mittels einer historischen Steinleitung („Steinschlauch“) datiert mutmaßlich aus dem 19. Jahrhundert und ist kartenmäßig offensichtlich nicht erfasst.... Es sind sodann temporäre Abhilfemaßnahmen während der Bauphase zu schaffen, welche die kontinuierliche Zuleitung ermöglicht.“

- Gewerbebetrieb

Ziel des Vorhabenträgers ist es, bei der Herstellung der Stützkonstruktion die Umfahrt um das Restaurant nicht unterbrechen zu müssen.

Äußerungen der Öffentlichkeit

Noerr, Schreiben vom 20.02.2020

„Der Betrieb der McDrive-Spur müsste indes bei Umsetzung der vorgesehenen Planung während der Bauphase vollständig eingestellt werden, da die nördliche Umfahrung in dieser Zeit komplett wegfallen würde. Alternativen ... bestehen ... nicht. Die wirtschaftlichen Einbußen ... wären gravierend, wenn nicht existenzbedrohend.“

- Landwirtschaft

- Mit der Verwirklichung des Vorhabens ist der Verlust von landwirtschaftlichen Flächen mit unterschiedlichen Erzeugungsbedingungen für die Nahrungsmittelproduktion verbunden. Aus landwirtschaftlichen Nutzflächen bzw. land- und forstwirtschaftlichen Lagerflächen werden 6.338 m² für Straßenflächen und 4.583 m² für Straßennebenflächen beansprucht. Der überwiegende Teil der landwirtschaftlichen Flächen wird als Intensivgrünland genutzt.
- Vorübergehend in Anspruch zu nehmende Flächen können während der Bauzeit landwirtschaftlich nicht genutzt werden. Sie werden nach Beendigung der Bauarbeiten rekultiviert.
- Aufgrund des bestandsnahen Ausbaus liegen die durch das Bauvorhaben beanspruchten Flächen größtenteils in direktem Anschluss an den bestehenden Straßenkörper der B 12, so dass eine Neuzerschneidung von Grundstücken weitgehend vermieden werden kann.
- Das nachgeordnete Wegenetz wird den neuen Gegebenheiten angepasst, so dass keine unverhältnismäßigen Umwege entstehen werden.
- Bei Bau-km 2+270 sind maßnahmenbedingt Anpassungen im Bereich eines Fahrsilos notwendig, damit dieses weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden kann.

Behördliche Stellungnahmen

Sachgebiet Landwirtschaft, Schreiben vom 09.01.2019

„§ 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Abs. 3, Satz 1 regelt, dass bei der Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Aus-

gleich- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen ist. Der rasante Flächenverbrauch und damit die Konkurrenz um die Nutzung des Bodens haben erhebliche Auswirkungen auf die Agrarstruktur. Aufgrund der zahlreichen Nutzungsansprüche an den Boden sind die vorhandenen landwirtschaftlich nutzbaren Flächen als Existenzgrundlage schwer ersetzbar für die dort wirtschaftenden Betriebe.

Ein Flächenverlust für landwirtschaftliche Betriebe bedarf immer einer einzelbetrieblichen Betrachtung. Zukunftsfähige Betriebe müssen bei Flächenverlust mit Ersatzland in zumutbarer Entfernung abgefunden werden. Der Verlust von Fläche, auch wenn diese gepachtet ist, kann sich je nach Betriebsstruktur und Betriebsorganisation unterschiedlich stark auswirken. Durch den Wegfall von Bewirtschaftungsfläche müssen speziell viehhaltende Betriebe starke Beschränkungen in Kauf nehmen.

... Die in diesem Zusammenhang aufgeführten Eigentumsverhältnisse der Flächen sind aus agrarstruktureller Sicht nicht relevant. Die agrarstrukturelle Betroffenheit macht sich hauptsächlich fest an der Bewirtschaftung durch einen Landwirt und hat nichts mit den Besitzverhältnissen zu tun. Landwirtschaftliche Betriebe produzieren mit einem hohen Prozentanteil auf zugepachteten Flächen. Mit dem stetigen Strukturwandel in der Landwirtschaft steigt der Pachtanteil der verbleibenden landwirtschaftlichen Betriebe sogar noch weiter an.

Die Straßenbaumaßnahme kann Betriebsstandorte in ihrer Entwicklungsfähigkeit einschränken. Im Bereich der Rampe muss laut Planunterlagen ein tieferliegendes Fahrsilo eines landwirtschaftlichen Betriebes verschoben werden. Inwieweit die Entwicklungsfähigkeit des Betriebes gegeben bleibt, wurde von uns nicht überprüft. Hier ist gleichfalls eine einzelbetriebliche Betrachtung notwendig.“...

„Die landwirtschaftliche Nutzung darf während und nach den Baumaßnahmen nicht eingeschränkt sein. ... Ist eine Absprache nicht möglich, ist der Ernteausfall oder die Erschwernis zu ermitteln und auszugleichen.

Falls es zu Flurschäden durch die vorübergehende Inanspruchnahme von Lager- und Arbeitsflächen kommen sollte, sind diese fachgerecht zu beseitigen bzw. die Ertragseinbußen sind zu entschädigen. Die Rekultivierung der betroffenen Flächen hat nach den Vorgaben des Bodenschutzes zu erfolgen.

Durch die Baumaßnahme und Ausgleichsflächen entstehen unter Umständen ungünstige Flächenzuschnitte auf landwirtschaftlich genutztem Grund, was zu Bewirtschaftungserschwernissen und unrentablen Restflächen führen kann und ebenfalls abzufinden wäre. Wir empfehlen unwirtschaftlich zu bewirtschaftende Restflächen zu erwerben.

Es ist zu gewährleisten, dass weder durch Baumaßnahmen noch durch geschaffene Ausgleichsmaßnahmen, Beeinträchtigungen der benachbarten landwirtschaftlichen Grundstücke entstehen. Es darf keine Beeinträchtigung der angrenzenden landwirtschaftlichen Grundstücke durch abfließendes Wasser oder durch störenden Bewuchs auf Nachbarflächen geben. ... Damit sich eine Gehölzpflanzung langfristig frei entfalten kann und um Ertragsverluste auf angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen durch eine verminderte Sonneneinstrahlung zu verringern, empfehlen wir einen Grenzabstand von mind. 4 m.

Beim landschaftspflegerischen Begleitgrün ist auf die Verwendung von autochthonem Pflanzmaterial und Verzicht auf Weißdorn wegen Feuerbrandgefahr und Berberitze wegen Getreiderost zu achten.

Baumaßnahmen könnten Auswirkungen auf das Grundwasser und somit auf die auf der angrenzenden Fläche angebauten Nutzpflanzen haben. Inwieweit eine Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Produktion durch die neue Straße ausgeschlossen werden kann, ist den Unterlagen nicht zu entnehmen. Verschlechterungen sind zu ermitteln und zu entschädigen.

Die Maßnahmen entlang der Fahrbahn sollen so ausgebildet sein, dass eine Beeinträchtigung der Nahrungsmittelproduktion durch Schadstoffeintrag auf den landwirtschaftlichen Flächen nicht zu befürchten ist.

Bodengefährdende und/oder ölhaltige Betriebsmittel müssen so gelagert und eingesetzt werden, dass keine Gefahr der Kontamination für die angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen entsteht.

Mögliche Altlasten sollen laut den Unterlagen fachgerecht entsorgt werden. Sofern keine BBB etabliert wird, bitten wir zumindest um die Absicherung der Beachtung der einschlägigen DIN-Normen bei der Entsorgung. Eine Gefährdung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist zu vermeiden.

Es ist sicherzustellen, dass alle landwirtschaftlichen Grundstücke nach Abschluss der Baumaßnahme mit einer sicheren und ausreichend befestigten Zufahrt versehen sind.

Wir machen darauf aufmerksam, dass landwirtschaftliche Betriebe mit Weidehaltung unter Umständen einen sicheren Zugang für ihr Vieh zu ihren Flächen benötigen.

Die Anwandwege sind nach dem heutigen Stand der Technik für landwirtschaftliche Erfordernisse auszulegen.

Inwieweit für einzelne Betriebe Umwege durch den Straßenbau entstehen, wird nicht geprüft. Wir weisen auf eine Entschädigung für entstehende Umwege hin.“

Äußerungen der Öffentlichkeit

Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH, Schreiben vom 02.03.2020

„Die beiden Fahrsilos für die Biogasanlage und den landwirtschaftlichen Betrieb liegen auf den Fl.Nr. 89 und 7, jeweils Gemarkung Ort. Durch das geplante Vorhaben wären sie Siloanlagen in erheblicher Weise betroffen, ... Durch die Umplanung ist zu besorgen, dass der Verkehr im Bereich der Hofeinemündung deutlich beschleunigt wird, und damit eine neue, unfallträchtige Einmündungsstelle geschaffen wird.“

„Aus den Planunterlagen ergibt sich nicht eindeutig, wie in Zukunft die Zufahrtsmöglichkeiten zur Hofstelle bestehen werden. Insbesondere ist nicht klar, ob diese, wie bisher, eine ausreichende Dimensionierung für moderne landwirtschaftliche Maschinen aufweist.“

2.1.3.10 Wechselwirkungen

Vorhabenbedingte Wirkungen, die sich zusätzlich und erheblich auf vorhandene Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern auswirken, sind nicht zu erwarten.

2.1.4 Beschreibung der Merkmale des Vorhabens und des Standortes sowie der geplanten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen

Straßenbautechnische Vermeidungsmaßnahmen:

Bei der Plantrasse entstehen die geringsten nachteiligen Auswirkungen – insbesondere wurde davon abgesehen, die südlich der B 12 liegende Straßenböschung wegen des Vorkommens der Zauneidechse nach Norden zu ver-

schieben, denn dies hätte erhebliche Geländeänderungen nördlich der B 12 und Eingriffe in die bestehenden Haselmaushabitate zur Folge. Zur Variantenwahl i. Ü. siehe Kap. 3.4.2.

Mit Absenkung der B 12 können die Aufschüttungen für den Kreisverkehr in zweiter Ebene deutlich reduziert und das Bauvorhaben in das Landschaftsbild eingepasst werden. Außerdem wirkt die Absenkung günstig hinsichtlich Immissionsschutz.

Nicht mehr benötigte Straßenflächen und der nördlich der B 12 gelegene Parkplatz werden in einem Umfang von 2.105 m² entsiegelt.

Als Baustellenumfahrung wurde eine Trasse südlich der B 12 gewählt, weil eine Nordumfahrung erhebliche Eingriffe in das Gelände und Störwirkungen für ein Haselmausvorkommen zur Folge hätte. Bei der Südumfahrung wurde die Lösung „Erhalt des Waldrandes“, mit der Beeinträchtigungen für potentielle Haselmaushabitate vermieden werden, bevorzugt.

Der Durchlass bei Bau-km 1+972,5 wird einschließlich einer Überflugsperre entsprechend den Vorgaben für Fledermausschutz dimensioniert. Um den Überflugschutz nördlich der B 12 zu ermöglichen, wird der Durchlass verlängert (1 V, 2 V).

Südlich der B 12 werden temporäre Leiteinrichtungen, die auch als Überflughilfe wirken, errichtet, bis die Funktion von Gehölzpflanzungen erreicht wird (3 V).

Das anfallende Oberflächenwasser wird weitestmöglich über Bankette und Straßenböschungen abgeleitet und teilweise über die belebte Bodenzone versickert. Nordöstlich der Bundesstraße 12 ist eine Sedimentationsanlage vorgesehen.

Auf die ursprünglich geplante Ableitung von Oberflächenwasser über einen nach Norden verlaufenden Kanal zum Saußbach wurde im Zuge des Aufgreifens von Anregungen des Naturschutzes (FFH) verzichtet.

Der Wahl der Entwurfsparameter liegen die Richtlinien für die Anlage von Straßen zugrunde. Die Dimensionierung und Ausgestaltung des Bauvorhabens entspricht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Vermeidungsmaßnahmen vor, während und nach Durchführung der Baumaßnahme:

- Schutzwürdige Flächen werden soweit wie möglich von einer Inanspruchnahme als Baufeld ausgenommen (8 V).
- Bei angrenzenden natur- und artenschutzfachlich bedeutsamen Flächen werden entsprechende Schutzeinrichtungen vorgesehen (Bauzaun 4 V, Schutz vor Abschwemmungen und Stoffeinträgen 5 V).
- Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen für Zauneidechse, Haselmaus und Ameisenbläuling sind Maßnahmen zur Vergrämung, zum Abfangen und zur Baufeldherstellung vorgesehen (10 V bis 12 V).
- Für die Zauneidechse wird der südexponierte Böschungsbereich im Westteil des Vorhabens (zwischen Bauwerk 1 und Bauwerk 2) im unteren Böschungsbereich als Lebensraum für die Zauneidechse optimiert (11 V).
- Für Fledermäuse erfolgen dichte Baum-Strauch-Pflanzungen als Leitstrukturen und Überflughilfen. Für den punktuellen Verlust von Bäumen mit Quartiermöglichkeiten werden Ersatzquartiere angebracht (9 V).
- Zur Vermeidung von Störwirkungen und von Tötungen werden zeitliche Vorgaben zu Gehölzrodungen (14 V), zur Baustellenbeleuchtung (15 V) und zu Bauzeiten (17 V) entwickelt.
- Auf eine Straßenbeleuchtung wird verzichtet.
- Die Bepflanzungen erfolgen mit gebietseigenem Pflanzmaterial.

- Zur Sicherstellung einer natur- und landschaftsschonenden Bauausführung wird eine ökologische Baubegleitung bestellt (20 V).
- Für geplante Auffüllungen sind Maßnahmen zur Minimierung des Stoffausstrags vorgesehen (16 V).
- Vor der Durchführung von Rodungen werden Fledermauskästen und Nistkästen für höhlenbrütende Vogelarten angebracht (19 V).
- Haselmauskästen werden als Ausweichquartiere angebracht (18 V).
- Zur Vermeidung von Störwirkungen für den Neuntöter sind Maßnahmen (Mindestabstand von 30 m zur Baustelleneinrichtung, Abschirmen des Revierzentrums z. B. durch Bretterwand) vorgesehen (13 V).
- Südlich der Baustellenumfahrung wird entlang des bestehenden Waldrandes ein temporärer Schutzzaun angebracht (7 V).
- Die Standortqualität von naturschutzfachlich bedeutsamen Flächen, die vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen werden, wird gesichert (6 V).
- Um die Funktionsfähigkeit der Ausgleichsmaßnahme für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling sicherzustellen, wird die Fläche nach Durchführung der Entwicklungsmaßnahmen für die Reptilien im Hinblick auf das Vorkommen der benötigten Wirtsameisen untersucht. Falls keine Ameisen gefunden werden, werden Soden aus den Eingriffsflächen in den Bereich der Ausgleichsfläche verlagert.

Gestaltungsmaßnahmen:

- Entwicklung magerer Böschungsflächen mit Erhalt von sich ggf. entwickelnden Sonderstandorten (25 G)
- Ansaat von sonstigen Straßennebenflächen (Landschaftsrasen) (26 G)
- Strauch- und Heckenpflanzungen (27 G)
- Pflanzung von Einzelbäumen (28 G)
- Entwicklung der Straßennebenfläche als Vernetzungsstruktur für Reptilien (29 G)

Ausgleichsmaßnahmen:

- Anlage eines Ausweich- und Ersatzlebensraumes für die Zauneidechse (21 A/CEF)
- Anlage eines Ergänzungslebensraumes für die Haselmaus (22 A)
- Anlage eines Ausweich- und Ersatzlebensraumes für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling (23 A/CEF)
- Ausgleichsmaßnahme (extern) bei Jandelsbrunn (24 A1)

2.1.5 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe

Im Zuge der Anhörung wurde die Planvariante teilweise in Frage gestellt:

Behördliche Stellungnahmen

*Sachgebiet Schienen- und Straßenverkehr, Schreiben vom 27.01.2020
„Der geplante Umbau wird von der Unfallkommission Freyung-Grafenau begrüßt.“*

Äußerungen der Öffentlichkeit

Verkehrsclub Deutschland, Schreiben vom 29.02.2019

„Die Verkehrsprognose ist überzogen und geht von fehlerhaften Annahmen aus. ... Die Einstufung der B 12 als Straße von großräumiger Bedeutung ist fehlerhaft. ... Eine Bundesstraße, die an der Grenze von kaum der Hälfte der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Bundesstraßen erreicht, hat keine großräumige Verbindungsfunktion. Sie sollte angesichts der ökologisch empfindlichen Region (Bayerischer Wald, Böhmerwald), durch die sie führt, auch keinesfalls zu einer Autobahn-ähnlichen Straße der EKL 1 ausgebaut werden. ... Der Feststellungsentswurf bewertet die Straße im Einklang mit den RAL zutreffend als Straße der EKL 2, da selbst in der überzogenen Verkehrsprognose und Umfeld der Stadt Freyung von weniger als 12000 Kfz pro Tag ausgegangen wird. ... Dann sind jedoch auch die Knotenpunkte konsequenterweise nach EKL 2 auszurichten und zu planen. ... Es bleibt der Eindruck, dass diese Festlegung nur deswegen geschieht, um die Variante 1 (Kreisverkehr an ursprünglicher Kreuzung) auszuschließen.“ ... Das angeblich hohe Unfallrisiko eines Kreisverkehrs stellt sich bei neutraler Betrachtung als fehlerhaft dar. ... Dabei hat die Variante 1 wesentliche Vorteile gegenüber alle anderen diskutierten Varianten: Sie verursacht mit Abstand die geringsten Kosten. Sie hat den geringsten Bauaufwand und kurze Bauzeit, so dass der Verkehr in der Region am wenigsten beeinträchtigt würde. Da ein dreistreifiger Ausbau der Strecke bis zum Kreisverkehr verkehrlich nicht nötig ist und der Verringerung der Unfallschwere am Kreisverkehr entgegen laufen würde, kann er entfallen, womit die Variante auch naturschutzfachlich keinen Eingriff darstellen würde. Sie benötigt die geringste zusätzliche Fläche, weil im Wesentlichen nur die bereits asphaltierte Fläche der bestehenden Kreuzung überbaut würde. Sie erfüllt damit das Ziel der Bayerischen Staatsregierung, den Flächenverbrauch im Freistaat deutlich und dauerhaft zu senken. Auch eigentumsrechtliche Eingriffe in Grundrechte sind bei dieser Variante nicht nötig. ... Die vorliegende Planung berücksichtigt weder Fußgänger noch den Langsamverkehr (landwirtschaftliche Fahrzeuge, Radfahrer, Mofafahrer, S-Pedlecs etc.). ... Zwar ist nicht davon auszugehen, dass Fußgänger in nennenswertem Umfang die B 12 betreten werden. Jedoch muss damit gerechnet werden, dass das im Norden der B 12 durch die Stadt Freyung geplante Gewerbegebiet auch zu Fuß erreicht werden muss und sei es nur, indem das letzte Stück von einer abseits gelegenen Bushaltestelle zu Fuß gegangen wird.“

Landvokat Rechtsanwalts-gesellschaft mbH, Schreiben vom 02.03.2020

„... Bei richtiger Bewertung und Gewichtung der einzelnen Belange drängt sich Variante 1 (Kreisverkehr in einer Ebene) als vorzugswürdig auf. ... Die Grundinanspruchnahme ist aufgrund der fehlerhaft durchgeführten Variantenprüfung nicht zu rechtfertigen.“

ADFC Passau

„... Durch den Umbau der Kreuzung wird sich die Situation für Radfahrer durch die höheren gefahrenen Geschwindigkeiten (ein Ziel des Umbaus) und die prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs verschlechtern. Eine Berücksichtigung des Fahrradverkehrs ist in der vorliegenden Planung nicht zu erkennen. ... Eine Planung auf Basis der Entwurfsklasse 2, erlaubt auch einen Kreuzungsumbau mit Lichtsignalanlage und einhergehender Verringerung der erlaubten ‚Geschwindigkeit ...‘

Private Einwender sprechen sich für einen Kreisverkehrsplatz (höhengleich) aus:

- Geringere Kosten (auch Folgekosten) für einen Kreisverkehr
- Kreisverkehr bietet einfacheren Verkehrsablauf

- *Kreisverkehr funktioniert, Zuordnung der B 12 zur Verbindungsfunktionsstufe 1 wird bezweifelt*
- *Weniger Flächenverbrauch*
- *Kreisverkehrsplatz gewährleistet hohe Verkehrssicherheit*

Private Einwender sehen die Notwendigkeit einer baulichen Veränderung der Kreuzung erst dann, wenn alle Unfallvermeidungsmaßnahmen z. B. beidseitige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h, zusätzliche Verkehrszeichen, ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen etc. ausgeschöpft sind. Sie befürchten, „dass mit dem Kreuzungsumbau und dem autobahnähnlichen dreispurigen Ausbau der B 12 bis Philippsreut die Grundlage der hiesigen Wirtschaft, der Tourismus, und auch unsere Lebensgrundlage, die Natur, stark geschädigt werden!“

Private Einwender sehen eine Einschränkung der Lebens- und Freizeitqualität. „Die jetzige Verkehrsplanung benachteiligt die schwächeren Verkehrsteilnehmer mit Rad, Moped, gedrosselten PKWs, sowie Fußgänger zum geplanten Gewerbegebiet.“ Ein Radwegekonzept fehlt.

Private Einwender: „Der „Mehrwert“ des B 12-Umbaus dient hauptsächlich den „Transit“-Fahrenden LKW's. Güter gehören aber soweit möglich auf die Schiene – nebenan wird eine bestehende, funktionstüchtige und ehrenamtlich erhaltene Schienenverbindung nicht genutzt.“ Eine funktionstüchtige Schienenverbindung vor Ort kann nicht im Regelverkehr betrieben.

Das Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung verlangt nicht eine förmliche UVP 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. Die eigentliche Alternativen- bzw. Variantenprüfung ist Sache der planerischen Zulassungsprüfung mit Abwägung. Hierauf wird verwiesen (C 3.4.2). Zusammengefasst lässt sich festhalten, dass die Nullvariante die Variante mit den geringsten Umweltauswirkungen ist. Sie wurde ausgeschieden, weil mit ihr die unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt würden und damit das Planungsziel nicht erreicht würde.

Höhengleiche Lösungen wurden nicht gewählt, weil sie im Widerspruch zu den Richtlinien für die Anlage von Straßen und zum Ausbaukonzept der Bundesstraße 12 stehen.

Bei den höhenfreien Varianten wurden die Variante 3 und die Variante 5 u. a. deshalb ausgeschieden, weil erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten wären. Auch die Variante 2 kommt nicht zum Tragen, weil sich bei einer detaillierteren Prüfung im Vergleich mit der Variante 4 und der Plantrasse zeigte, dass sie die ungünstigste Lösung u. a. hinsichtlich Natur-, Landschafts- und Artenschutz wäre. Außerdem hätte sie Nachteile bei den verkehrlichen Belangen und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit.

Die Variante 4 zeigte laut Erläuterungsbericht vom 31.10.2019 vergleichbare Umweltauswirkungen wie die Plantrasse. Sie hatte Vorteile vor allem hinsichtlich Flächenverbrauch und Wirtschaftlichkeit, wurde aber u. a. wegen Nachteilen beim Naturschutz und den verkehrlichen Belangen nicht weiterverfolgt. Eine tiefergehende Untersuchung ergab außerdem, dass sie u. a. auch hinsichtlich Oberflächenentwässerung und Artenschutz ungünstiger als die Plantrasse zu beurteilen ist und die Kosten auf ähnlichem Niveau wie die Plantrasse liegen.

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge (§ 25 UVPG)

Die in § 25 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Ziffer 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG für Straßenbauvorhaben (UVPVwV) bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umweltaanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umweltaanforderungen aufgrund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Zu beachten ist das einzelne Vorhaben im Sinne des § 2 UVPG (BVerwG vom 11.7.2013 Az. 7 A 20/11).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoaabschätzung anhand einer vierstufigen ordinalen Skala mit den Begriffen

gering mittel hoch sehr hoch

Diese Methode ist hier sachgerecht und entspricht der derzeit üblichen Verfahrensweise. Die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere die Abwägung, ein.

2.2.1 Schutzgut Mensch, menschliche Gesundheit

Umweltqualitätsziele u.a.: §§ 1, 41 und 50 BImSchG, EU-RL 2002/49/EG

Fachrechtliche Standards u. a.: DIN 18005, 16. BImSchV, 39. BImSchV

- Verkehrslärm

Zur Qualifizierung der vorhabenbedingten Konfliktintensität erfolgt eine Orientierung an den Grenzwerten der 16. BImSchV für die Nacht und zwar wie folgt:

< 45 dB(A)	= gering
≥ 45 dB(A) bis ≤ 49 dB(A)	= mittel
≥ 45 dB(A) bis ≤ 49 dB(A)	= hoch
> 54 dB(A)	= sehr hoch

Da es um das Schutzgut Mensch geht und nicht um den Schutz von Gebieten, wird hier nicht wie in der 16. BImSchV nach Gebietscharakter beurteilt.

Da das Bauvorhaben bestandsnah erfolgt, wird zusätzlich die Änderung gegenüber der Vorbelastung angezeigt.

Immissionsort	Vorbelastung Tag/Nacht in dB(A)	Beurteilungspegel Tag/Nacht in dB(A)	Konfliktintensität
IO 1 Dorfgebiet	61,4 / 54,2	60,9 / 53,8	hoch Entlastung um 0,5 dB(A) am Tag und 0,6 dB(A) in der Nacht
IO 2 Dorfgebiet	63,6 / 56,1	63,1 / 55,6	sehr hoch Entlastung um 0,5 dB(A) am Tag und in der Nacht
IO 3 Dorfgebiet	61,6 / 54,3	61,6 / 54,2	sehr hoch Entlastung um 0,1 dB(A) in der Nacht
IO 4a Gewerbegebiet	68,6 / -	67 / -	keine in der Nacht schutzbedürftige Nut- zung
IO 4b Gewerbegebiet	66,9 / 59,9	65,1 / 58,1	sehr hoch Entlastung um 1,8 dB(A) am Tag und in der Nacht

Obwohl die Konfliktintensität hinsichtlich Verkehrslärm für o. g. Immissionsorte hoch bis sehr hoch anzunehmen ist, muss berücksichtigt werden, dass maßnahmenbedingt eine geringfügige Verringerung der Verkehrslärmbelastung an den relevanten Immissionsorten eintreten und insoweit keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Ursachen hierfür sind, dass das Bauvorhaben bestandsnah geplant, das Verkehrsaufkommen maßnahmenbedingt nicht erhöht, die Bundesstraße 12 künftig zum Teil im Einschnitt verläuft und von Bau-km 2+403 bis Bau-km 2+531 eine Lärmschutzwand errichtet wird.

- Luftschadstoffe

Neubelastungen in bisher störungsarmen oder störungsfreien Bereichen sind nicht gegeben, so dass insoweit die Umweltauswirkungen mit „gering“ bewertet werden. Da die Rückstauungen auf der Staatsstraße 2132 beseitigt bzw. verringert werden, der Kreuzungsbereich um etwa 35 m nach Westen verlegt wird und die Rampen fahrdynamisch günstig geplant sind, kann eine Verbesserung der vorhandenen Situation angenommen werden. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Schadstoffausstoß des Verkehrs auf der B 12 nicht zu erwarten.

- Erholung

Die Konfliktintensität für die als Wanderwegverbindung genutzten Straße nach Falkenbach wird mit hoch bis sehr hoch bewertet, weil die Straße für die Dauer der Baustellenumfahrung eine deutlich höhere Verkehrsbelastung erfährt. Nach dem Ende der Bauarbeiten ist keine maßgebliche Veränderung gegenüber dem Bestand zu erwarten.

2.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Umweltqualitätsziele u.a.: BNatSchG, BayNatSchG

Fachrechtliche Standards u. a.: BNatSchG, BayNatSchG, ABSP, V-RL, FFH-RL

Beeinträchtigung von Lebensräumen

Die maßnahmenbedingten Umweltauswirkungen hinsichtlich Lebensräume werden für die Inanspruchnahme von Flächen mit geringer Wertigkeit für Natur und Landschaft „gering bis mittel“ und bei Flächen mit mittlerer Wertigkeit „mittel bis hoch“ bewertet. Die Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopflächen im Sinne von § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG wird hinsichtlich der Flächen mit vorübergehender Inanspruchnahme mit „hoch bis sehr hoch“ und hinsichtlich der Flächen mit Lage in der Beeinträchtigungszone mit „mittel bis hoch“ bewertet.

Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen, Biotopverbund

Die Konfliktintensität für die Isolierung von Teilpopulationen westlich und östlich der Baustellenumfahrung „wird für die Dauer der Beeinträchtigung als hoch bis sehr hoch“ eingestuft. Nach dem Ende der Bauarbeiten ist keine maßgebliche Veränderung gegenüber dem Bestand zu erwarten.

Artenschutz

Umweltauswirkungen für betroffene bzw. potentiell betroffene geschützte Arten wie Fledermäuse, Haselmaus, Zauneidechse, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling und Neuntöter sind grundsätzlich mit „hoch bis sehr hoch“ zu beurteilen. Da Verbotstatbestände durch konfliktvermeidende Maßnahmen verhindert werden können, ist aber die Konfliktintensität auf geringerem Niveau „gering bis mittel“ einzustufen.

2.2.3 Schutzgut Fläche

Umweltqualitätsziele, fachrechtliche Standards u. a.: BauGB, BBodSchG, BNatSchG

Die Konfliktintensität für die Inanspruchnahme von Flächen für das Bauvorhaben durch Bodenversiegelung ist mit „hoch bis sehr hoch“ zu bewerten, da die Flächen als Puffer- und Speicher, zur landwirtschaftlichen Nutzung und mit Funktionen als Bestandteil des Naturhaushaltes usw. entzogen werden. Demgegenüber hat die anlagenbedingte Überbauung durch Böschungsfächen geringere Umweltauswirkungen, die deshalb mit „mittel“ bewertet werden. Eine mittlere Konfliktintensität ist hinsichtlich vorübergehender Inanspruchnahme von Flächen und hinsichtlich der geplanten Auffüllflächen für die Dauer der Beeinträchtigung zu erwarten. Nach dem Ende der Bauarbeiten wird die ursprüngliche Funktion aber weitgehend wiederhergestellt sein.

In der Gesamtheit wird die Konfliktintensität in Bezug auf Flächeninanspruchnahme und sparsamer Umgang mit Grund und Boden für das Schutzgut Fläche als mittel eingestuft, weil sich die bestandsorientierte Planung günstig auswirkt.

2.2.4 Schutzgut Boden

Umweltqualitätsziele u. a.: § 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, §§ 1, 7 und 8 BBodSchG

Fachrechtliche Standards u. a.: § 11 und Anhang 2 Nr. 4.1, 4.2 und 5 BBodSchV für Cd, Pb und PAK

Boden erfüllt (1) natürliche Funktionen, (2) Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie (3) Nutzungsfunktionen. Die Bodenfunktionen werden hinsichtlich Umweltauswirkungen in o. g. Reihenfolge ((1) sehr hoch, (2) hoch, (3) mittel, gering) beurteilt.

- Die Konfliktintensität für Versiegelung, Überbauung und Auffüllung wird wie folgt bewertet:

Auswirkung	Fläche	Konfliktintensität
Versiegelung landwirtschaftlicher Nutzflächen einschließlich land- und forstwirtschaftlicher Lagerflächen durch Straßenflächen	6.338 m ²	gering bis mittel
Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen einschließlich land- und forstwirtschaftlicher Lagerflächen durch Straßenebenenflächen	4.583 m ²	gering
Versiegelung kleinflächiger, linearer Gehölzbestände für Straßenflächen	1.671 m ²	hoch
Überbauung kleinflächiger, linearer Gehölzbestände für Straßenebenenflächen	2.137 m ²	mittel bis hoch
Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen	3,6 ha	gering bis mittel
Vorübergehende Inanspruchnahme gesetzlich geschützter Biotope	28 m ²	hoch
Auffüllflächen außerhalb von Straßenbereichen, von Straßenebenenflächen und von Baufeldflächen	7.000 m ²	gering bis mittel

Günstig hinsichtlich Bodenschutz wirkt sich die bestandsnahe Planung aus, weil eine Vielzahl von bestehenden Straßen- und Straßenebenenflächen genutzt werden kann. Zum Teil sind Verbesserungen bei der Umwandlung von bisher landwirtschaftlich genutzten Böden in unbefestigte Nebenflächen und naturschutzrechtliche Ausgleichsflächen zu erwarten.

- Die Umweltauswirkungen infolge von Abschwemmungen und Bodenerosionen während der Erdarbeiten werden als gering eingestuft, weil Maßnahmen zur Vermeidung getroffen werden.
- Da durch den Ausbau des Knotenpunktes bei Freyung-Ort zwar der sichere Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität, aber nicht die Aufnahmekapazität der Bundesstraße 12 erhöht werden soll, ist nicht zu erwarten, dass mit dem Bauvorhaben ein erhöhter Schadstoffeintrag in den Boden verbunden ist, so dass die Konfliktintensität als gering eingestuft wird.

2.2.5 Schutzgut Wasser

Umweltqualitätsziele u. a.:

§ 1 Abs. 3 Nr. 3 BNatSchG, § 6 WHG, §§ 67 und 68 WHG, EG-Richtlinien

Fachrechtliche Standards u. a.:

Straßenabwasser: §§ 12 und 55ff. WHG

Retentionsräume: §§ 77 und 78 Abs. 4 WHG

- Oberflächengewässer

Die Entwässerung des Straßenkörpers erfolgt im Bereich der Dammlagen soweit möglich über eine breitflächige Versickerung über den belebten Oberboden. Im Bereich der Einschnittslagen bzw. bei nicht versickertem Oberflächenwasser aus Dammlagen wird das Wasser in Sickersmulden gesammelt und über Oberflächenwasserkanäle in den Saußbach eingeleitet. Das Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 1 wird über Sedimentationsanlagen in den Saußbach eingeleitet, das aus dem Entwässerungsabschnitt 3 nach Behandlung in einer Anlage der Stadt Freyung. Der Entwässerungsabschnitt 2 bedingt keine Veränderung gegenüber dem Bestand.

Die geplante Entwässerung entspricht den allgemein anerkannten Regeln der Technik und erfüllt die Belange der Umweltvorsorge, so dass die Konfliktintensität als gering eingestuft wird.

- Grundwasser

Erhebliche Umweltauswirkungen hinsichtlich einer möglichen Betroffenheit von Schichtwasserströmen infolge der „geringfügigen“ Tieferlegung der B 12 sind nicht zu erwarten. Sie werden mit gering bis mittel bewertet.

Die Konfliktintensität hinsichtlich Eintragung von Schadstoffen in das Grundwasser werden als gering eingestuft, weil das anfallende Oberflächenwasser soweit möglich breitflächig über Bankette und Dammböschungen (belebter Oberboden) abgeleitet wird, so dass durch die Filterwirkung der über dem Grundwasser liegenden Bodenschichten Schadstoffe zurückgehalten und gebunden werden.

2.2.6 Schutzgut Luft und Klima

Umweltqualitätsziele u. a.:

EG-Richtlinien, § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG; Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) und Bayerisches Klimaschutzgesetz

Fachrechtliche Standards u. a.:

TA-Luft, 39. BImSchV, EU-RL 96/62/EG

Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima (lokal) sind als gering einzustufen, weil das Straßenbauvorhaben nicht im Bereich von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen liegt und mit dem Kreuzungsumbau keine Erhöhung der Verkehrsbelastung geplant ist. Insoweit sind auch maßnahmenbedingte negative Auswirkungen auf das Klima durch die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen und auf das Schutzgut Luft infolge von Luftschadstoffen nicht zu erwarten. Maßnahmenbedingt sind eher Verbesserungen anzunehmen, weil Rückstauungen an der bestehenden Einmündung beseitigt werden, der

Kreuzungsbereich um ca. 35 m nach Westen verlegt wird und die Rampen fahrdynamisch günstig geplant werden.

Hinsichtlich des globalen Klimas sind nachteilige Beiträge zum globalen Temperaturanstieg durch den Ausstoß von CO₂-Äquivalenten durch das Vorhaben ausgeschlossen; dies gilt hinsichtlich Anlage, Bau und Betrieb:

Der Straßenkörper stößt als solcher kein CO₂(Ä) aus.

Betriebsbedingt wird auf der Straße zwar Fahrzeugverkehr abgewickelt (auch solcher, der fossile Brennstoffe u.a. in CO₂ wandelt). Dessen CO₂-Ausstoß ist jedoch den emittierenden Fahrzeugen zuzuordnen und nicht der baulichen Anlage „Straße“. Selbst wenn eine Zurechnung erfolgen würde, wäre zu beachten, dass nur eine Fahrtenmehrung bedingt durch das Vorhaben anzurechnen wäre. Da gemäß dem Verkehrsgutachten keine vorhabenbedingte zusätzliche Verkehrsinduktion durch den Ausbau stattfindet, wäre auch dann eine CO₂-Zurechnung ausgeschlossen. Der Verkehrszuwachs wäre ohnehin, auch ohne Ausbau, zu erwarten – jedoch würde dann eine Verlagerung auf nahe gelegene andere Straßenklassen naheliegen, was in Summe zu umwegigeren Fahrten und somit zu mehr CO₂-Emissionen führen würde.

Lediglich beim Bau der Straße fallen unmittelbar zurechenbare CO₂-Emissionen an. Keine Anrechnung erfolgt für die Herstellung der für einen Straßenbau verwendeten Baumaterialien (v.a. Beton). Die Herstellung von Baumaterial ist den Produktionsanlagen zuzurechnen (OVG Berlin -Brandenburg, Urteil vom 12.03.2020 – OVG 11 A 7.18 – juris Rn. 42 ff), sodass eine Anrechnung insoweit nicht statthaft ist. Der Betrieb der Baumaschinen ist hingegen direkt zuordenbar. Diese Emissionen werden durch multifunktionale Gestaltungsmaßnahmen - soweit Gehölze und Bäume langfristig wachsen können - ausgeglichen.

Schließlich verbleibt als möglicher klimarelevanter Faktor nur die Fläche, die durch das Vorhaben zusätzlich asphaltiert bzw. betoniert wird, weil dort Temperaturanstiege nicht durch Vegetation abgemildert werden können. Dieser Effekt ist in seiner globalen Auswirkung schwer bemessbar, zumal bereits eine Änderung der kleinklimatischen Verhältnisse und Kaltluftschneisen nicht feststellbar ist. Zur Absicherung wurden in Bezug auf die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen Baum- und Strauchanpflanzungen vom Vorhabenträger berücksichtigt, sodass das Gewicht des verbleibenden Belangs „Klima“ im Ergebnis nicht gegen das Vorhaben durchschlägt.

2.2.7 Schutzgut Landschaftsbild

Umweltqualitätsziele u. a.:

§ 1 Abs. 4 und §§ 29 sowie 59 BNatSchG

Fachrechtliche Standards u. a.:

LEP Bayern

Die Umweltauswirkungen auf das Landschaftsbild infolge der Aufschüttungen für die Kreisverkehrsebene und infolge der Auffahrtsrampen werden als gering bis mittel eingestuft, da die Aufschüttungen auf 2 m begrenzt sind und damit der Blickbezug zu den nördlichen Hügelkuppen des Bayerischen Waldes zwar verändert, aber weiterhin möglich ist. Ebenso werden die Umweltauswirkungen hinsichtlich Errichtung der Lärmschutzwand mit gering bis mittel bewertet, weil eine

im Vergleich zum Bestand erhöhte, erhebliche Einschränkung relevanter Blickbeziehungen nicht anzunehmen ist (Ersatz für den bestehenden Lärmschutzwall).

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können durch Ausgleichsmaßnahmen und Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen zum Teil kompensiert werden, so dass der vorübergehende Verlust von einbindenden Gehölzstrukturen nördlich und südlich der B 12 und die Veränderungen des Geländes durch Auffüllungen als gering bis mittel zu bewerten sind. Die Konflikintensität hinsichtlich Einschränkungen der Blickbeziehungen infolge des Fledermausschutzes am Bauanfang werden mit mittel bis hoch beurteilt.

Bei der Beurteilung zum Schutzgut Landschaftsbild ist zu berücksichtigen, dass das nahe Umfeld des Bauvorhabens als Bereich mit geringer Landschaftsbildqualität einzustufen ist, weil die naturraumtypische Eigenart weitgehend überformt, eine naturbezogene Erholung nur eingeschränkt oder kaum gegeben und die Vorbelastungen durch visuelle Beeinträchtigungen durch störende technische und bauliche Strukturen sehr hoch ist.

2.2.8 Schutzgut kulturelles Erbe

Umweltqualitätsziele:
DSchG, BBodSchG

Auswirkungen auf Baudenkmäler oder historische Kulturlandschaften sind nicht zu erwarten, so dass die Konflikintensität für das Schutzgut kulturelles Erbe als gering eingestuft wird. Die Auswirkungen auf das vermutete Bodendenkmal werden als „mittel“ eingestuft, weil mögliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden können.

2.2.9 Schutzgut Sonstige Sachgüter

- Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Konflikintensität hinsichtlich des Sachgutes Ver- und Entsorgungsanlagen wird als gering bis mittel eingestuft, weil die notwendigen Anpassungen und Verlegungen mit verhältnismäßigen Mitteln durchgeführt werden können.

- Landwirtschaft

Die Auswirkungen auf das Sachgut Landwirtschaft können in Bezug auf den Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen (auch für die Ausweisung von Ausgleichsflächen gehen Flächen zur Sicherung einer nachhaltigen landwirtschaftlichen Nahrungsmittelproduktion verloren) für die einzelnen betroffenen Betriebe grundsätzlich als hoch bis sehr hoch angenommen werden. Da die betroffenen Grundstücke durch den bestandsnahen Ausbau größtenteils in direktem Anschluss an die Bundesstraße 12 liegen, auf eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme geachtet und eine Neuzerschneidung von Grundstücken vermieden wurde, wird die Konflikintensität als „mittel“ beurteilt. Diese Einschätzung wird auch für die notwendige Anpassung im Bereich des Fahrsilos angenommen. Für den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr wird die Verkehrssicherheit verbessert, weil die B 12 höhenfrei gequert werden kann. Das Wegenetz wird ange-

passt, so dass keine unverhältnismäßigen Umwege entstehen. Diese Auswirkungen werden insoweit mit gering beurteilt.

2.2.10 Wechselwirkung der Schutzgüter

Die Konfliktintensität wird als gering eingestuft, weil zusätzliche und erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern nicht zu erwarten sind. Soweit sie entscheidungserheblich sind, wurden sie bei den jeweiligen Schutzgütern miteingefasst.

2.2.11 Kumulierende Vorhaben

Westlich des Bauvorhabens Ausbau der Kreuzung mit der St 2132 bei Freyung-Ort schließt die geplante Baumaßnahme dreistreifiger Ausbau der Bundesstraße 12 südlich Freyung an. Beide Vorhaben sind im Wesentlichen bestandsorientiert im Bereich der bestehenden B 12 trassiert.

Beide Bauvorhaben sind zwar funktional und wirtschaftlich aufeinander bezogen (betrieblich und baulich verbunden), überschneiden sich aber nicht räumlich und nach Angaben des Vorhabenträgers auch nicht zeitlich. Es ist deshalb keine räumliche oder zeitliche Verdichtung von Einzelbelastungen anzunehmen. Unter Berücksichtigung der nur geringen vorhabenbedingten Inanspruchnahme hochwertiger Biotopflächen und Habitats ist keine Wirkungssummierung zu irreversiblen Einzelbelastungen und kein synergistisches Entstehen neuer Belastungsfaktoren zu erwarten.

Für das (zum Zeitpunkt der Prüfung nicht gekürzte) Bauvorhaben dreistreifiger Ausbau der B 12 südlich Freyung wurde eine UVP-Vorprüfung durchgeführt, mit dem Ergebnis, dass durch das Bauvorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Der Ausbau der Kreuzung bei Freyung-Ort führt in diesem Zusammenhang nicht zu signifikant geänderten Umweltwirkungen, weil keine zusätzlichen hochwertigen oder geschützten Biotopflächen in Anspruch genommen werden, keine Wirkung auf übergeordnete Biotopbeziehungen und keine Landschaftsbildveränderung mit Fernwirkung zu erwarten sind.

2.3 Ergebnis

Das Bauvorhaben Ausbau der Kreuzung B 12 / St 2132 verursacht trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen noch Konflikte mit unterschiedlicher Intensität für die Schutzgüter.

Beim Schutzgut Mensch treten zwar unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen hohe bis sehr hohe Konfliktintensitäten auf, aber die Verkehrslärmimmissionen werden maßnahmenbedingt leicht vermindert. Erhebliche Auswirkungen für die Dauer der Baustellenumfahrung sind hinsichtlich Erholung (Wanderweg) zu erwarten.

Hohe bzw. zum Teil sehr hohe Konfliktintensitäten können bzw. werden beim Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt (Beeinträchtigung von gesetzlich geschützten Biotopflächen und von Funktionsbeziehungen während der Bauarbeiten), beim Schutzgut Fläche (Bodenversiegelung), beim Schutzgut Boden (Versiegelung von Gehölzbeständen) auftreten. Beim Schutzgut Land-

schaftsbild (Fledermausschutz), ggf. beim Schutzgut kulturelles Erbe (Auswirkungen auf das vermutete Bodendenkmal) und beim Schutzgut sonstige Sachgüter (Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen) wird mit mittleren Belastungen gerechnet. Im Übrigen ist von geringen Konfliktintensitäten auszugehen.

Insgesamt sind die Auswirkungen nach Maßgabe der Fachgesetze aber zulässig und ausgleichbar bzw. kompensierbar, so dass dem Vorhaben keine unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen. Die Berücksichtigung der Umweltauswirkungen erfolgt unter C 3.

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 Abschnittsbildung

Der Ausbau der Bundesstraße 12 ist in voneinander unabhängige Abschnitte unterteilt, damit die Maßnahmen überschaubar bleiben, wobei jeder Abschnitt selbst verkehrswirksam ist. Ziel des Ausbaus der B 12 ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsqualität auf der Bundesstraße entsprechend ihrer Verbindungsfunktion durch die Herstellung von teilhöhenfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen und verkehrswichtigen Kreuzungen bzw. Einmündungen und den abschnittswisen (nicht durchgängigen) Anbau von dritten Fahrstreifen. Überholvorgänge sollen soweit wie möglich in verkehrstechnisch gesicherten Überholabschnitten gebündelt werden. In den vergangenen Jahren wurden im Rahmen dieses Ausbaukonzeptes u.a. der dreistreifige Ausbau nördlich Hutthurm, die Knoten Hutthurm-Nord und Hutthurm-Süd, der dreistreifige Ausbau zwischen Wimperstadl und Außernbrünst mit Kreuzungsumbau, der dreistreifige Ausbau nördlich Salzweg und der Knoten Salzweg-Nord verwirklicht. Für den dreistreifigen Ausbau südlich Freyung, der unmittelbar an den beantragten Ausbau der Kreuzung Freyung Ort anschließt und bei der Planung berücksichtigt wurde, läuft noch das Planfeststellungsverfahren.

Diese Teilplanung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Gesamtplanung ausgewogen, lässt keine Sachfragen offen und hat eine eigene Planrechtfertigung (BVerwG vom 26.06.1992, NVwZ 1993, 572).

Eine Verkürzung des Rechtsschutzes für Betroffene tritt hierdurch nicht ein, da ein einheitliches Konzept zu Grunde liegt und übergreifende Bindungen nicht eintreten. Maßgebliche Zwangswirkungen auf andere Abschnitte der Bundesstraße 12 löst die beantragte Baumaßnahme nicht aus.

3.3 Planrechtfertigung, Planungsziel

Die Bundesfernstraßen bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und haben einem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 FStrG). Nach § 3 FStrG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

Die Bundesstraße 12 ist eine der verkehrswichtigsten Fernstraßenverbindungen mit herausgehobener überregionaler Verkehrsbedeutung und Verbindungsfunktion zwischen dem östlichen Raum Bayerns und der Tschechischen Republik. Sie genügt im Bereich der Planfeststellung den Anforderungen dieser Funktion nicht. Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Knotenpunktes Freyung Ort ist nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen zum Teil nicht mehr gegeben, weil der Verkehrsstrom Linkseinbieger in die B 12 in der Abendspitze eine mittlere Wartezeit von rund 50 Sekunden hat. Es kommt zu kritischen Behinderungen des Verkehrsflusses und zum Rückstau in die Ortschaft Ort. Der Knotenpunkt war bei einer Verkehrszählung an einem Werktag im März 2015 mit

bis zu 15.300 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden belastet. Die Prognosebelastung der Bundesstraße 12 (für die Jahre 2030/2035) liegt westlich des Knotenpunktes bei 11.800 Kfz/24h und östlich davon bei 12.500 Kfz/24h (Gesamtverkehr Werktag). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge im Jahresmittelwert ist mit etwa 10% geringer anzunehmen.

Laut Unfallstatistik, die in 3-Jahres-Zeiträumen erhoben wird, ist dieser Knotenpunkt seit der Unfallerfassung 1998 regelmäßig als Unfallhäufung erkannt. Aber auch bereits vor 1998 war die Einmündung unfallträchtig. Es handelte sich überwiegend um Abbiege-, Einbiege- und Kreuzenunfälle. Die beteiligten Fachstellen sehen insbesondere im Ausbau des Knotenpunktes die geeignete Methode zur Unfallbekämpfung. Eine Vielzahl von verkehrlichen, polizeilichen oder kleineren baulichen Maßnahmen konnte keine Abhilfe schaffen.

Der Ausbau des Knotens Freyung Ort im Zuge der Bundesstraße 12 und der St 2132 ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1 des festgestellten Planorders). Das Bauvorhaben folgt dem geplanten Ausbaukonzept, die Bundesstraße 12 in Abschnitten dreistreifig und mit teilplanfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen auszubauen. Die für das Vorhaben sprechenden Umstände rechtfertigen die Auswirkungen auf die privaten Belange und die sonstigen Auswirkungen. Ein Verzicht auf das Vorhaben ("Null-Variante") wäre nicht vertretbar. Darauf wird auch näher im Zusammenhang mit der Abwägung der einzelnen Belange eingegangen.

Ein Verzicht bzw. eine andere Planungsentscheidung, wie im Schreiben vom **Bund Naturschutz in Bayern e. V.** vom 10.12.2019 gefordert, weil die Dimension des Ausbaus angesichts des relativ geringen Verkehrsaufkommens und der hohen artenschutzfachlichen Bedeutung des betroffenen Raumes sowie des erheblichen Flächenverbrauchs und der insgesamt vorgesehenen Eingriffe in Natur und Landschaft unverhältnismäßig und nicht gerechtfertigt sei, ist aus oben genannten Gründen nicht vertretbar. Das Bauvorhaben ist notwendig, weil ein Unfallschwerpunkt beseitigt werden muss. Auf die Flächeninanspruchnahme zur Verwirklichung der Straßenbaumaßnahme kann deshalb nicht verzichtet werden. Der Vorhabenträger hat bei der Planung darauf geachtet, die Inanspruchnahme so gering wie möglich zu halten. Günstig wirkt sich bei der Plantrasse aus, dass die Rampen und der Ausbau bestandsnah geplant sind. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können nach den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung ausgeglichen werden.

Andere Varianten sind nicht vertretbar. Die sogenannte Nullvariante wird ausgeschlossen, weil mit ihr die unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Beim Verzicht auf den Ausbau der Kreuzung würde das Planungsziel der Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit nicht erreicht. Dies trifft auch auf eine Ausbauvariante mit (kleineren) baulichen Anpassungsmaßnahmen am bestehenden Knotenpunkt zu.

Höhengleiche Lösungen scheidet aus, weil sie dem vorhandenen und geplanten Ausbaukonzept der B 12 (teilplanfreie Knotenpunkte an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen und abschnittsweiser dreistreifiger Ausbau) widersprechen.

Im Vergleich der höhenfreien Lösungen ist die Plantrasse hinsichtlich naturschutzfachlicher Belange unter anderem deshalb günstig zu beurteilen, weil Flächen im unmittelbar angrenzenden Bereich der bestehenden Bundesstraße beansprucht werden. Auf die Variantenprüfung wird im Folgenden unter C 3.4.2 ff. näher eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Plantrasse eine alle Belange am Besten in Ausgleich bringende Lösung darstellt. Möglichkeiten einer anderen, die Natur schonendere Gestaltung der Straße werden unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen Belange nicht gesehen. Die beim Bau verursachten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können durch Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen minimiert und verbleibende Beeinträchtigungen durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleiben wird.

3.4 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.4.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

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

Nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen (Ziel) und das Netz der Bundesfernstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (Grundsatz). Das Vorhaben steht insoweit in Einklang mit den Entwicklungszielen.

Gemäß dem Ziel B X 3.1 des Regionalplanes Donau-Wald soll die Anbindung der Region an das nationale und internationale Straßennetz verbessert werden. „Dazu sollen die Fernstraßen, insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen ..., München - Passau - Freyung - Philippsreut - Landesgrenze/CR (A 94/B12), ... weiter ausgebaut werden.“ Die Ausbaumaßnahme Kreuzung Freyung Ort entspricht dieser Zielsetzung.

3.4.2 Planungsvarianten

3.4.2.1 Beschreibung und Vergleich (siehe auch Unterlage 1 / Erläuterungsbericht der Planunterlagen)

3.4.2.1.1 Nullvariante / bauliche Anpassungsmaßnahmen an bestehender Kreuzung:

Die Nullvariante wird ausgeschieden, weil mit ihr die unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben wäre nicht vertretbar, da die Funktion der Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind. Die Planungsziele, die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Verkehrsbelastung sicher zu bewältigen und die Verkehrsqualität zu verbessern, könnten ohne Ausbau der höhengleichen Kreuzung nicht erreicht werden. Die Möglichkeiten, den Kreuzungsbereich, der als sogenannter Unfallschwerpunkt bekannt ist, durch verkehrlenkende Maßnahmen zu verbessern und damit verkehrssicher zu gestalten, sind ausgeschöpft. Auch kleinere bauliche Maßnahmen am bestehenden Knotenpunkttyp brachten nicht den gewünschten Erfolg (2003 erfolgte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, 2006 wurde die Einmündung (Tropfen) umgebaut, 2010 wurde die Geschwindigkeit in Richtung Tschechische Republik auf 60 km/h beschränkt ... 2017 wurde eine weiße

Trägertafel auf der linken Fahrbahnseite in Richtung Tschechische Republik mit Hinweis Unfallhäufung und Aufnahme der bestehenden Beschränkung (60 km/h) aufgestellt, Geschwindigkeitskontrollen wurden durchgeführt). Als Abhilfemaßnahme wurde in diesem Zusammenhang auch über die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage diskutiert. Im Ergebnis wurde davon abgesehen und einer baulichen Lösung der Vorzug gegeben, weil die Auswertung der Unfallzahlen ergab, dass die Zusammenstöße überwiegend durch Abbiegevorgänge oder beim Einbiegen/Kreuzen verursacht werden und nicht aufgrund von Geschwindigkeitsverstößen.

Im Verfahren haben sich keine Gesichtspunkte ergeben, die zu einem Verzicht auf eine bauliche Lösung veranlassen könnten.

3.4.2.1.2 Höhengleiche Lösungen: Kreisverkehrsplatz (in einer Ebene, Variante 1 lt. Unterlage 1) / Lichtsignalanlage

Eine der Kernfragen im Verfahren war, ob der Knotenpunkt - wie bisher - höhengleich hergestellt werden kann. Insbesondere wurde die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes gefordert, weil diese Variante laut Einwendungen und Stellungnahmen u. a. geringere Kosten verursachen würde, den geringsten Bauaufwand hätte, den geringsten Flächenverbrauch hätte und damit weniger Grunderwerb notwendig wäre, übersichtlich und gut begreifbar hergestellt werden könnte und weniger Eingriffe in Natur und Landschaft verursachen würde. Außerdem wurde angeführt, dass mit einer kurzen Bauzeit zu rechnen wäre, die topographischen Voraussetzungen vorliegen würden, das Unfallrisiko minimiert würde, sich die Wartezeiten am Kreisverkehrsplatz in Grenzen halten würden und der nicht weit entfernte Knotenpunkt B 12 / B 533 auch als funktionsfähiger höhengleicher Kreisverkehrsplatz ausgebildet sei.

Die Vor- und Nachteile eines Kreisverkehrsplatzes wurden bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens diskutiert und deshalb vom Vorhabenträger untersucht und im Erläuterungsbericht als Variante 1 (Unterlage 1 Nr. 3.3.2) dargestellt:

Zusammengefasst hätte ein Kreisverkehrsplatz gegenüber der Plantrasse Vorteile bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes, weil es im Wesentlichen unverändert bleiben würde, beim Flächenverbrauch (abhängig vom Ausbaustandard) und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit (Herstellungskosten). Auch die naturschutzfachlichen Belange würden sich günstiger darstellen, wenn nur der reine Knotenpunkt betrachtet wird, weil ein Kreisverkehrsplatz naturschutzfachlich weniger Beeinträchtigungen erwarten lässt. Unter Berücksichtigung eines geplanten dreistreifigen Ausbaus bis auf Höhe des Knotenpunktes wären aber mindestens bis etwa Bau-km 2+200 auch Beeinträchtigungen (z. B. Fledermausschutz) ähnlich wie bei der Plantrasse zu erwarten.

Die Nachteile eines Kreisverkehrsplatzes sind insbesondere bei der Beurteilung der vorhandenen Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 zu sehen, die entsprechend der Netzfunktion und möglichst gleichartig zu gestalten ist. Die Errichtung einer höhengleichen Lösung z. B. in Form eines Kreisverkehrsplatzes würde im Widerspruch zum vorhandenen und geplanten Ausbau der B 12 stehen. Die Durchgängigkeit der Bundesstraße 12 würde unterbrochen.

Begründung für die Wahl einer höhenfreien Lösung:

Bei der Wahl der Knotenpunktform muss sich der Vorhabenträger nach den Vorgaben und Richtlinien für die Anlage von Straßen richten. Eine zentrale Stellung nimmt in diesem Zusammenhang die sogenannte Verbindungsfunktionsstufe der Bundesstraße ein, da sich aus deren Bestimmung die Grundlagen und Standards für den Entwurf und Betrieb der Straße entwickeln. Diese wurde im

Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 in einem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragten Gutachten nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) untersucht. Dabei wurde vom BMVI die Verbindungsfunktionsstufe 1 (großräumige Verbindungsfunktion) für die Bundesstraße 12 festgelegt. Die Verbindungsbedeutung wird in Abhängigkeit von der raumordnerischen Bedeutung der zu verbindenden Orte und dem System der zentralen Orte bestimmt. Maßgebend sind hier das Oberzentrum Passau und Prag (Metropolregion). Aus der Verbindungsfunktionsstufe 1 leiten sich die Straßenkategorie LS I und - im Regelfall - die Entwurfsklasse 1 (EKL 1) ab. Damit ist der Vorhabenträger grundsätzlich verpflichtet die Bundesstraße 12 entsprechend der höchsten Entwurfsklasse nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012) zu planen und zu bauen: „Ständig vorhandene Überholstreifen, die sich regelmäßig für beide Fahrtrichtungen abwechseln ...“ und „... regelmäßig mit planfreien/teilplanfreien Knotenpunkten ...“ (aus RAL 2012). Dem Ausbau der B 12 muss also ein „hoher Standard“ zugrunde gelegt werden. Nach dem Regelwerk sind für Verbindungen von Straßen der Entwurfsklasse 1 mit Straßen der Entwurfsklasse 2 oder Entwurfsklasse 3 keine höhengleichen Knotenpunkte vorgesehen. Bei der Verknüpfung von Straßen der EKL 2 mit Straßen der EKL 2 oder EKL 3 können Kreisverkehrsplätze, aber nur in eng begrenzten, begründeten Ausnahmefällen, als Knotenpunktsform gewählt werden. Entsprechend diesen Vorgaben muss das Staatliche Bauamt Passau, das für die Gebiete Landkreis Freyung-Grafenau und Passau die Bundesfernstraßen im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland verwaltet, diese Entwurfsparameter für die (gesamte) Bundesstraße 12 der Planung zugrunde legen. Der Vorhabenträger hat diese Vorgaben anhand der tatsächlichen Verhältnisse des Streckenabschnitts überprüft (Topographie, Verkehrsstärke, Verkehrsmix, Unfallgeschehen, etc.) und hieraus ein Konzept entwickelt:

Um einerseits die festgelegte Verbindungsfunktionsstufe 1 zu erreichen, andererseits den Verhältnissen des Streckenabschnitts gerecht zu werden, werden für einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der Bundesstraße 12 an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen teilplanfreie Knotenpunkte (Entwurfsklasse 1) und dreistreifige Abschnitte mit gesicherten Überholmöglichkeiten (Entwurfsklasse 2) beantragt. So wurden zwischen Freyung und Passau bei Kastenreuth, bei Salzweg und Straßkirchen-Süd sowie seit 2005 an vier Knotenpunkten (Hutthurm-Nord 2005, Hutthurm-Süd 2010, Salzweg-Nord 2013 und Außernbrünst 2015) teilplanfreie Lösungen realisiert. Bei der Planung und beim Bau der dreistreifigen Abschnitte wurde auf Gestaltungsmerkmale der Entwurfsklasse 2 zurückgegriffen („Die abschnittsweise Aufweitung des zweistreifigen Querschnitts RQ 11,5+ um einen Überholstreifen ist ein kennzeichnendes Merkmal der Straßen der EKL 2.“ aus RAL 2012). Dies ist nach Beurteilung der Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung, und dass die Maßnahmen hinsichtlich Linienführung bestandsorientiert und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen, auch für Natur und Landschaft, durchgeführt werden sollen, möglich und vernünftig. Eine durchgehende Dreistreifigkeit nach Entwurfsklasse 1 wäre hier aktuell unverhältnismäßig.

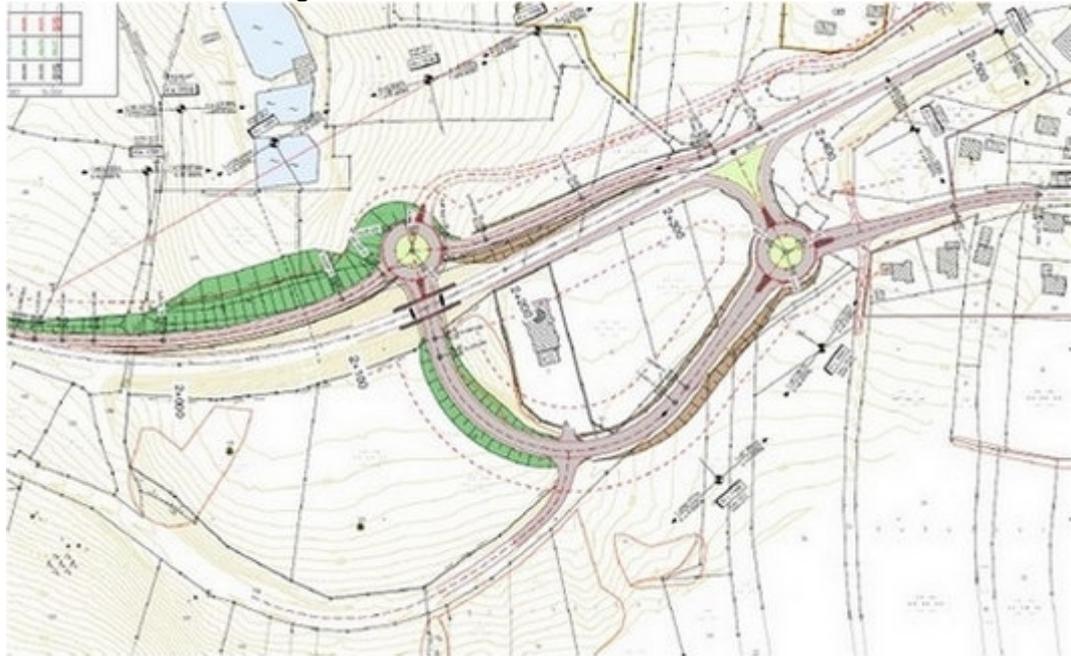
Das vom Vorhabenträger dargelegte Konzept des Ausbaus der Bundesstraße 12 mit teilhöhenfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen und abschnittsweise dreistreifigen Ausbaumaßnahmen ist schlüssig, berücksichtigt die hohe Einstufung als Verbindungsfunktionsstufe 1 und entspricht den Vorgaben der RAL, dass Landstraßen einer bestimmten Netzfunktion aus Gründen der Verkehrssicherheit in sich möglichst gleichartig („standardisiert“) ausgebildet werden sollen. Einzig der etwa 1,6 km vom Bauvorhaben entfernte Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt B 12 / B 533 entspricht im Grundsatz nicht dem geplanten Ausbaukonzept der Bundesstraße 12, weil die

Streckencharakteristik der Bundesstraße unterbrochen wird. Dies liegt daran, dass der Kreisverkehrsplatz 1998 vor dem Beitritt Tschechiens zum Schengener Durchführungsabkommens bei geringeren Verkehrszahlen und anderen Vorschriften geplant und gebaut wurde. Dieser Bezugsfall wird von der Planfeststellungsbehörde als nicht durchschlagend für eine Änderung des Konzepts oder für eine andere als die festgestellte bauliche Lösung gewertet, weil die Verkehrssicherheit für die höhenfreie Lösung spricht.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der Vorhabenträger ein nachvollziehbares Konzept für den Ausbau der B 12 und das in diesem Verfahren beantragte Vorhaben im Rahmen der allgemein anerkannten Regeln der Technik entwickelt hat. Höhengleiche Knotenpunkte wie Kreisverkehrsplatz oder Lichtzeichenanlage scheiden insoweit für den Knotenpunkt B 12 / St 2132 aus. Der Vorhabenträger hat als Fachbehörde für Straßen- und Brückenbau nachgewiesen, dass die Vorgaben der Richtlinien gegen eine solche Entscheidung sprechen. Die Planfeststellungsbehörde folgt dieser Argumentation.

3.4.2.1.3 Höhenfreie Lösungen:

Variante 3, Diagonales halbes Kleeblatt (unsymmetrisch) mit zwei kleinen Kreisverkehren in der untergeordneten Straße



Die Variante 3 wäre leistungsfähig, der Verkehrsfluss wäre nicht unterbrochen und das Landschaftsbild würde wenig verändert. Sie wäre aber wenig übersichtlich und umwegig für Fahrzeuge, die von Philippsreut nach Freyung fahren. Auch die Rampen hätten fahrdynamisch die „falsche Neigung“ (abwärts wäre zu bremsen, aufwärts wäre zu beschleunigen). Altlastenverdachtsfälle würden überbaut und die Anbindung der Wirtschaftswege bei Bau-km 1+973 würde sich schwierig gestalten. Aus wirtschaftlicher Sicht wäre sie günstiger herzustellen als die Plantrasse. Im Zuge der Planerstellung hat sich gezeigt, dass erhebliche Beeinträchtigungen hinsichtlich Artenschutz im Bereich von Bau-km 1+950 bis Bau-km 2+150 für die Lebensräume der Zauneidechse, der Haselmaus und des Wiesenknopf-Ameisenbläulings auftreten würden. Außerdem würde das für Fledermäu-

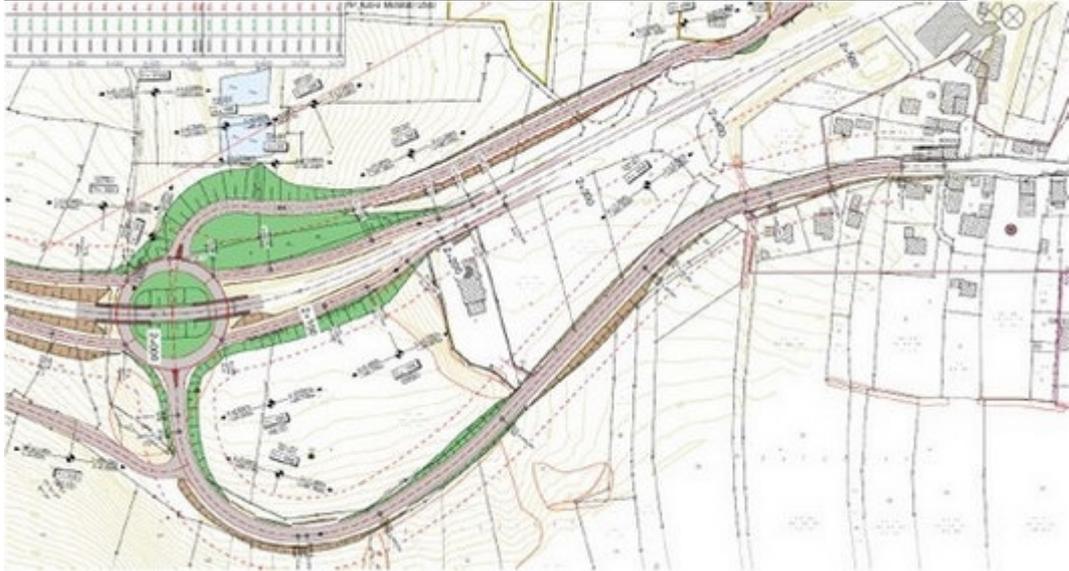
se wichtige Bauwerk bei Bau-km 1+973 entfallen. Insoweit müsste ggf. eine alternative Fledermausleitstruktur angedacht werden. Trotz einzelner vorteilhafter Punkte - wie bei der Planlösung - ist die Variante 3 nicht vorzugswürdig, da die Nachteile (Naturschutz, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit des Knotenpunktes und Fahrdynamik) überwiegen (auf Kap. 3.3.4 des Erläuterungsberichtes wird Bezug genommen).

Variante 5, Raute



Auch die Variante 5 wäre leistungsfähig, das Planungsziel verkehrssicherer Ausbau des Knotenpunktes und Erhalt der Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 würde erreicht und sie könnte leicht günstiger als die Plantrasse hergestellt werden. Der Knotenpunkt wäre übersichtlich und gut begreifbar. Nachteilig wäre die Überbauung von Altlastenverdachtsfällen und die schwierige Anbindung der Wirtschaftswege bei Bau-km 1+973. Gravierende Nachteile liegen bei der Fahrdynamik, weil die Rampen mit „falscher Neigung“ hergestellt würden, und beim entstehenden Umweg von etwa 400 m für Fahrzeuge die von Philippsreut kommend nach Freyung abfahren. Erhebliche Nachteile ergeben sich hinsichtlich des Artenschutzes, weil massiv in die angrenzenden Lebensräume von Zauneidechse, Haselmaus und Wiesenknopf-Ameisenbläuling eingegriffen würde und das Landschaftsbild erheblich verändert würde. Außerdem würde wie bei Variante 3 das für Fledermäuse wichtige Bauwerk bei Bau-km 1+973 entfallen. Insoweit müsste ggf. eine alternative Fledermausleitstruktur überlegt werden. Die Variante 5 wird deshalb ausgeschieden (auf Kap. 3.3.6 des Erläuterungsberichtes wird Bezug genommen).

Variante 2, Kreisverkehr in einer zweiten, unter der B 12 liegenden Ebene



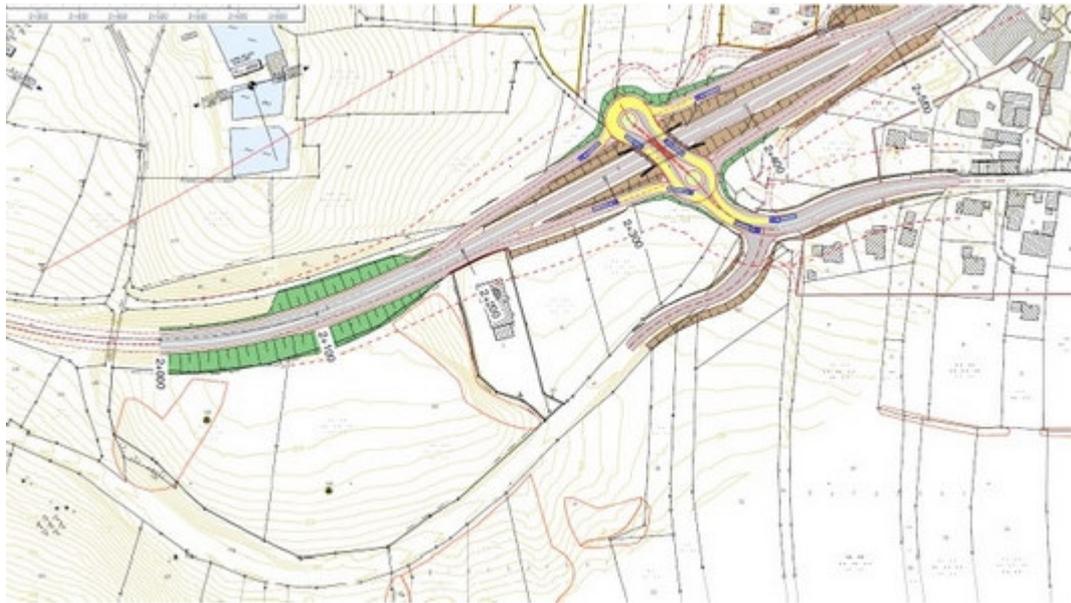
Die Variante 2 wäre leistungsfähig und das Planungsziel würde erreicht. Der Knotenpunkt wäre übersichtlich und gut begreifbar. Allerdings würden Altlastenverdachtsfälle überbaut und die Anbindung der Wirtschaftswege bei Bau-km 1+973 würde sich aufgrund der vorhandenen Topographie schwierig gestalten. Die Nachteile lägen auch bei der Fahrdynamik, weil die Rampen mit „falscher“ bzw. ungünstiger Neigung hergestellt würden, und zudem würde ein Umweg von etwa 700 m für Fahrzeuge, die von Philippsreut kommend nach Freyung abfahren, entstehen. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wären hoch, weil Lebensräume von Zauneidechse sowie Haselmaus in Anspruch genommen würden und weil der kollisionsfreie Durchlass für Fledermäuse westlich des Kreisverkehrsplatzes entfallen würde. Außerdem würde das Landschaftsbild durch umfangreiche Aufschüttungen im Norden der B 12 erheblich beeinträchtigt. Die Herstellungskosten lägen etwas höher als bei der Plantrasse und der Variante 4. Insgesamt ist die Variante daher gegenüber der Planvariante nicht vorzuzugewürdig (auf Kap. 3.3.3 des Erläuterungsberichtes wird Bezug genommen).

Variante 4, Halbes Kleeblatt (symmetrisch) mit einem oder zwei kleinen Kreisverkehren in der untergeordneten Straße



Die Variante 4 wäre ausreichend leistungsfähig, das Planungsziel würde im Wesentlichen erreicht, das Landschaftsbild würde nicht wesentlich verändert und die Herstellungskosten liegen auf ähnlichem Niveau wie bei der Plantrasse. Ein Nachteil ist, dass für Fahrzeuge die von Philippsreut kommend nach Freyung abfahren ein Umweg von etwa 300 m entstehen würde. Die Rampen würden fahrdynamisch ungünstig liegen (Steigung) und in sehr engen Radien enden. Die Überbauung von Altlastenverdachtsfällen wäre nicht auszuschließen. Aus naturschutzfachlicher Sicht würde im Bereich von Bau-km 2+150 bis 2+200 ein kartiertes Biotop wesentlich beeinträchtigt. Betroffen sind insbesondere Lebensräume von Zauneidechsen sowie Ameisenbläulingen. Hinsichtlich Variante 4 wurden tiefgehende Untersuchungen durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass die Linienführung der B 12 geändert werden müsste, um die erforderlichen Haltesichtweiten zu erreichen. In Folge wären weitere Trassenanpassungen notwendig, so dass schließlich die Herstellungskosten auf einem ähnlichen Niveau wie die Plantrasse liegen würden. Außerdem würde ein Haselmauslebensraum durchschnitten. Insgesamt ist die Variante nicht vorzugswürdig (auf Kap. 3.3.5 des Erläuterungsberichtes wird Bezug genommen).

Plantrasse (Variante 6.3) Kreisverkehr in einer zweiten, über der B 12 liegenden Ebene



Die Plantrasse ist ausreichend leistungsfähig und das Planungsziel verkehrssicherer Ausbau des Knotenpunktes sowie Erhalt der Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 wird erreicht und das Landschaftsbild wird nur mäßig verändert. Ungünstig wirken sich die Zwangspunkte Gewerbebetrieb bei ca. Bau-km 2+200, Talbrücke über den Saußbach und Umspannbauwerk aus. Hier müssen zum Teil kostenintensive technische Lösungen (Stützbauwerke) eingesetzt werden. Der Knotenpunkt ist übersichtlich sowie gut begreifbar und merkbliche Umwege entstehen für die betroffenen Hauptachsen nicht. Die Rampen können fahrdynamisch günstig hergestellt werden; für Fahrten in Richtung Kreisverkehrsplatz in oberer Ebene, bei denen die Geschwindigkeit verringert werden muss, sind die Rampen mit einer Steigung, und für Fahrten von der oberer Ebene zur Bundesstraße 12 sind sie mit einem Gefälle geplant. Eine Überbauung von Altlastenverdachtsflächen ist nicht gänzlich auszuschließen, aber räumlich eng begrenzt. Betroffen sind Lebensräume der Zauneidechse und des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings. Habitate der Haselmaus werden im Nord- und Südosten des Planungsbereiches allenfalls randlich tangiert. Aufgrund von Vermeidungsmaßnahmen wird der Lebensraum im Südwesten des Planungsbereiches (Baustellenumfahrung) nicht beeinträchtigt. Für Fledermäuse werden konfliktvermeidende Maßnahmen notwendig (bestehender Durchlass wird vergrößert, bestehende Leitstrukturen bleiben erhalten bzw. werden ersetzt). Die Kosten für die Plantrasse liegen etwas günstiger als bei Variante 2 und auf ähnlichem Niveau wie Variante 4.

3.4.2.1.4 Vergleich der verbleibenden Varianten Plantrasse, Variante 2 und Variante 4

Schutzgut Mensch

Hinsichtlich Immissionsschutz wird mit der Plantrasse unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen keine wesentliche Änderung zum Bestand eintreten. Auch bei der Variante 2 ist keine Erhöhung der Belastung anzunehmen. Bei der Variante 4 würde der Verbindungsast näher an den Immissionsort 4 rücken, so dass hier erhöhte Belastungen anzunehmen sind.

Hinsichtlich Erholungsfunktion ist die Plantrasse am günstigsten, weil der Durchlass bei Bau-km 1+973 erhalten bleibt und sich keine nennenswerte Überlagerung mit dem Guntersteig ergeben. Auch bei der Variante 4 bliebe der Durchlass erhalten, während der „Guntersteig“ auf etwa 230 m überlagert würde. Am ungünstigsten liegt die Variante 2, weil der Durchlass westlich des Kreisverkehrsplatzes entfallen würde und der Guntersteig auf 450 m mit der Zufahrt zur B 12 nach Freyung Ort überlagert würde.

Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Bei der Beeinträchtigung von Lebensräumen ist die Plantrasse am günstigsten zu beurteilen, weil am engsten am Bestand geplant wird. In Flächen mit hoher Biotopwertigkeit wird nicht eingegriffen und gesetzlich geschützte Flächen werden nur infolge der Baustellenumfahrung bzw. durch ihre Lage in der Beeinträchtigungszone in geringem Umfang vorübergehend, aber nicht dauerhaft beeinträchtigt. Die Variante 2 schneidet hier am ungünstigsten ab (gesetzlich geschützte Flächen nach § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG, rd. 1.000 m², Flächen mit hoher Biotopwertigkeit fast 600 m²). Bei der Variante 4 würde der Eingriff in gesetzlich geschützte Flächen laut Unterlage 1 etwa 500 m² betragen. Die notwendige Baustellenumfahrung würde sich bei allen Varianten in etwa gleichartig auswirken.

Nennenswerte Auswirkungen auf den Biotopverbund sind bei der Plantrasse und der Variante 4 nicht zu erwarten. Bei der Variante 2 würde der Lebensraum der Zauneidechse westlich des Durchlasses von den östlichen Teillebensräumen isoliert.

Nennenswerte Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete sind bei keiner der Varianten zu erwarten.

Hinsichtlich Artenschutz wäre die Variante 2 für Fledermäuse und die Haselmaus ungünstig, weil der vorhandene, westlich des Kreisverkehrsplatzes liegende Durchlass mit hoher Bedeutung als kollisionsfreie Querungsmöglichkeit entfallen würde und Haselmaushabitate beeinträchtigt würden. Bei der Plantrasse und der Variante 4 bleibt der Durchlass erhalten und kann darüber hinaus für Fledermäuse optimiert werden. Die Funktion der vorhandenen Leitstrukturen kann erhalten bzw. ersetzt werden. Bei der Variante 4 würde ein Haselmauslebensraum durchschnitten. Untersuchungen deuten darauf hin, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst würden. Die Haselmaus ist bei der Plantrasse allenfalls randlich tangiert. Eine Betroffenheit kann nicht ausgeschlossen werden, so dass Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

Im Hinblick auf die Zauneidechse würde Variante 4 zur quantitativ größten Beeinträchtigung führen. Quantitativ wird mit der Plantrasse hinsichtlich Zauneidechsenhabitate zwar mehr Fläche als mit der Variante 2 beeinträchtigt, jedoch hat die Plantrasse Vorteile aus funktionaler Sicht und bei der Entwicklung einer langfristigen Habitatqualität, weil Rückzugsbereiche mit räumlichem Anschluss verbleiben, der südexponierte Böschungsabschnitt südlich der B 12 wieder als Zauneidechsenhabitat entwickelt werden kann, zwischen den Teilhabitaten keine Barrieren verbleiben und mit den westlich liegenden Ausgleichsflächen ein großräumiger Habitatverbund entsteht.

Die Eingriffe in Habitate des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings fallen flächenmäßig bei der Plantrasse am geringsten aus, gefolgt von Variante 2. Am

meisten Fläche wäre bei der Variante 4 betroffen. Die Plantrasse wird am günstigsten bewertet.

Schutzgut Fläche und Boden

Am günstigsten ist hinsichtlich Flächenverbrauch und Flächenversiegelung die Variante 4 zu beurteilen.

Am meisten Fläche außerhalb bestehender Straßengrundstücke würde bei der Variante 2, gefolgt von der Plantrasse, in Anspruch genommen. Hinsichtlich Flächenversiegelung liegt die Plantrasse etwas über dem Wert der Variante 2. Bei der Plantrasse ist günstig zu beurteilen, dass aufgrund der „schlanken Konstruktion“ Flächen im unmittelbar angrenzenden Bereich der bestehenden Bundesstraße beansprucht werden.

Entscheidungserhebliche Auswirkungen hinsichtlich Bodenverdichtung und Betroffenheit seltener und empfindlicher Böden sind im Vergleich der Varianten nicht zu erwarten.

Schutzgut Wasser

Durch die Plantrasse und die Variante 4 sind keine natürlichen Oberflächengewässer betroffen, während die Böschungen von Variante 2 in unmittelbarer Nähe einer Teichanlage zu liegen kämen. Hinsichtlich Entwässerung ist bei Variante 4 nach einer ergänzenden Untersuchung festgestellt worden, dass Beeinträchtigungen des ökologisch sensiblen Uferbereichs des Saußbaches nicht ausgeschlossen werden können bzw. im Falle einer alternativen Lösung ein technisch aufwändiges und unterhaltungsintensives Bauwerk (Pumpwerk) hergestellt werden müsste. Hinsichtlich der Betroffenheit des Grundwassers sind keine nennenswerten Unterschiede zwischen den Varianten zu erwarten.

Schutzgut Klima und Luft

Die Varianten 2, 4 und die Plantrasse lassen hinsichtlich Emissionen von Luftschadstoffen Verbesserungen erwarten, weil mit den höhenfreien Lösungen die derzeit vorhandenen Rückstauungen vermieden werden und ein ungehinderter Verkehrsfluss ermöglicht wird. Die Variante 2 hat den Vorteil, dass der Knotenpunkt am weitesten von Bebauung abgerückt wäre. Die Plantrasse wird aber etwas günstiger beurteilt, weil die Rampen fahrdynamisch hergestellt werden können und keine Umwege für die Hauptverkehrsbeziehungen entstehen. Im Übrigen sind keine nennenswerten Unterschiede der Varianten hinsichtlich des Schutzgutes Klima und Luft anzunehmen.

Schutzgut Landschaft

Die größten Auswirkungen auf das Landschaftsbild / den Landschaftsraum wären bei der Variante 2 zu erwarten, weil neben der Bundesstraße Böschungen hergestellt werden müssten, während bei der Variante 4 und der Plantrasse die Veränderungen im Wesentlichen auf den Bereich des bestehenden Knotenpunktes beschränkt sind.

Auch hinsichtlich landschaftsprägender Strukturelemente ist die Variante 2 am ungünstigsten zu bewerten, weil landschaftsbildprägende Gehölzstrukturen am meisten betroffen wären. Flächenmäßig am günstigsten ist die Variante 4 hin-

sichtlich Beeinträchtigung von Gehölzstrukturen, gefolgt von der Plantrasse zu beurteilen.

Schutzgut kulturelles Erbe

Auswirkungen auf Baudenkmäler und historische Kulturlandschaften sind weder bei der Variante 2, der Variante 4 oder der Plantrasse zu erwarten.

Auswirkungen auf das vermutete Bodendenkmal (V-2-7147-0002) sind bei allen Varianten möglich. Die Betroffenheit wäre flächenmäßig betrachtet bei der Variante 4 am geringsten, gefolgt von der Variante 2 und der Plantrasse. Eine Betroffenheit durch Abgrabungen ist bei der Plantrasse, gefolgt von der Variante 4, am größten, während bei Variante 2 mehr Fläche überbaut würde.

Schutzgut Sachgüter

Entscheidungserhebliche Unterschiede der Varianten hinsichtlich der Betroffenheit von Ver- und Entsorgungsleitungen sind nicht anzunehmen.

Hinsichtlich Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen würde für die Verwirklichung von Variante 2 mehr landwirtschaftliche Fläche als bei der Plantrasse in Anspruch genommen. Bei der Variante 4 ist die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Fläche gegenüber der Plantrasse etwas geringer anzunehmen. Vorteilhaft bei der Plantrasse ist, dass die betroffenen Grundstücke durch den bestandsnahen Ausbau größtenteils in direktem Anschluss an die Bundesstraße liegen, während bei den Varianten 2 und 4 die Verbindungsrampen, -straßen bestandsferner liegen, so dass die Nutzungsbeeinträchtigung von landwirtschaftlichen Grundstücken - soweit keine bestehenden Straßen in die Planung einbezogen werden können - stärker angenommen wird.

Mit der Variante 4 und der Plantrasse kann das nachgeordnete Wegenetz mit verhältnismäßigem Aufwand angepasst werden. Die Variante 2 ist diesbezüglich ungünstiger zu beurteilen, weil die Anbindung der Wirtschaftswege im Bereich des Durchlasses von Bau-km 1+973 aufgrund der topographischen Verhältnisse schwierig wäre.

Die Beeinträchtigungen der Fahrsilos nördlich der B 12 wären bei der Variante 2 und der Variante 4 größer als bei der Plantrasse.

Wirtschaftlichkeit

Bei der Variante 4 und der Plantrasse wären vergleichbare Herstellungskosten zu erwarten. Bei der Variante 2 würden etwas höhere Kosten anfallen.

Straßenbautechnik, Verkehrliche Belange

Bei der Variante 4 wäre - soweit der anfallende Boden verwendet werden kann - nahezu Massenausgleich anzunehmen. Sie ist deshalb günstig zu beurteilen. Bei der Plantrasse entsteht etwa 25.000 m³ Massenüberschuss, der außerhalb des Baufeldes wieder eingebaut oder - im Falle von belasteten Böden - auf Deponien gebracht werden muss. Bei der Variante 2 dagegen müssten Erdmassen in größerem Ausmaß beigebracht werden. Sie ist deshalb hinsichtlich Massenausgleich als ungünstigste Lösung zu beurteilen.

Die notwendigen Brückenbauwerke im Bereich des Knotenpunktes müssen bei Variante 2 (zwei Bauwerke) und bei Variante 4 (ein Bauwerk über drei Fahrstreifen) stark gekrümmt hergestellt werden. Bei der Plantrasse können die Bauwerke einfacher und gerader hergestellt werden. Durch die „schlanke Konstruktion“ der Plantrasse entstehen Zwangspunkte, die bautechnische Lösungen bedingen (Stützbauwerke). Auch bei Variante 4 ist nach einer genaueren Untersuchung festgestellt worden, dass eine Stützwand im Bereich von Bau-km 2+200 erforderlich wäre. Insoweit werden die Varianten in etwa gleichwertig beurteilt.

Hinsichtlich verkehrlicher Belange ist die Plantrasse am günstigsten zu beurteilen, weil der Knotenpunkt für die Verkehrsteilnehmer übersichtlich sowie begreifbar ist, ausreichend leistungsfähig ist und eine optimale Fahrdynamik aufweist. Außerdem entstehen für die Verkehrsbeziehungen der Bundes- und Staatsstraße keine wesentlichen Um- oder Mehrwege. Das Planungsziel, den Knotenpunkt verkehrssicher auszubauen und die durchgehende Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 zu erhalten, wird vollumfänglich erreicht. Der Variante 2, die auch ausreichend leistungsfähig, übersichtlich und begreifbar wäre, stehen Nachteile wie ungünstige Fahrdynamik und die entstehenden Umwege gegenüber. Nachteile der Variante 4 wären auch die entstehenden Umwege, die ungünstigere Fahrdynamik und die mangelnde Übersichtlichkeit des Knotenpunktes. Außerdem hätte die Variante 4 Nachteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit, weil Falschfahrten nicht ausgeschlossen werden können. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit wäre auch bei Variante 4 gegeben.

Ergebnis des Variantenvergleichs (Variante 2, Variante 4, Plantrasse)

Die Variante 2 ist die ungünstigste Lösung. Erhebliche Nachteile würden sich insbesondere beim Schutzgut Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt, beim Schutzgut Fläche, beim Schutzgut Landschaftsbild und beim Schutzgut Sachgüter zeigen. Dies ergibt sich insbesondere durch die nach Westen in die freie Landschaft abgerückte Lage des Knotens und der damit verbundenen deutlich erhöhten Flächeninanspruchnahme sowie den umfangreichen Eingriffen in Biotopflächen mit erhöhter naturschutzfachlicher Wertigkeit und in Habitats europarechtlich geschützter Arten. Nachteile hätte sie auch hinsichtlich der verkehrlichen Belange, Straßenbautechnik und der Wirtschaftlichkeit. Variante 2 wird deshalb auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausgeschieden.

Die Variante 4 zeigt laut Erläuterungsbericht vom 31.10.2019 mit der Plantrasse vergleichbare Umweltwirkungen. In Verbindung mit einer tiefergehenden Untersuchung durch den Vorhabenträger (23.10.2020) ergibt sich folgender Sachverhalt:

Die Variante 4 hätte Vorteile bei der Inanspruchnahme von Gehölzflächen, ggf. bei der Beeinträchtigung des vermuteten Bodendenkmals, zum Teil bei der Straßenbautechnik (Massenausgleich) sowie der Flächeninanspruchnahme, wobei nicht unberücksichtigt bleiben darf, dass der Flächenverbrauch bei der Plantrasse zwar höher ist, aber bestandsnah erfolgt. Dem stehen Nachteile bei der Überlagerung des Wanderweges „Guntersteig“, hinsichtlich Beeinträchtigung von Biotoptypen mittlerer Wertigkeit und die Überbauung von gesetzlich geschützten Flächen gegenüber. Außerdem würden die im Norden der B 12 liegenden Fahrsilos stärker beeinträchtigt. Artenschutzrechtlich ist sie ungünstiger bei der Inanspruchnahme von Habitats des Wiesenknopfameisenbläulings sowie hinsichtlich der Beeinträchtigung von Zauneidechsenhabitats und ein Haselmauslebensraum würde durchschnitten. Nachteile hat sie auch bei den verkehrli-

chen Belangen und der Oberflächenentwässerung, so dass die Plantrasse - wie nachfolgend beschrieben - auch von Seiten der Planfeststellungsbehörde als vorzugswürdige Variante gesehen wird. Die Herstellungskosten bewegen sich auf vergleichbarem Niveau zur Plantrasse.

3.4.2.2 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Berücksichtigung der mit dem Bauvorhaben angestrebten Ziele, nämlich in diesem Bereich der B 12 gemäß den anerkannten Regeln der Technik eine deutliche Verbesserung von Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität zu erreichen, wird nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten auch durch die Planfeststellungsbehörde der Plantrasse der Vorzug gegeben. Sie beachtet den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, die Anforderungen hinsichtlich Raumordnung, die verkehrlichen Anforderungen, genügt dem Gebot der Wirtschaftlichkeit sowie eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, berücksichtigt die Interessen der Landwirtschaft und die Erfordernisse des Immissionsschutzes und beeinträchtigt die Belange des Umweltschutzes nicht unverträglich.

3.4.3 Ausbaustandard

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entsprechen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientieren sich hierbei an den Richtlinien für die Anlage von Straßen. Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen.

Die festgestellte Planung für den Ausbau der Kreuzung mit der Staatsstraße 2132 im Zuge der Bundesstraße 12 entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Die Bundesstraße 12 ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in die Verbindungsstufe I (Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren) eingeordnet. Hieraus ergibt sich nach den RIN die Kategoriengruppe Landstraße LS I (anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete). Aus der Straßenkategorie LS I leitet sich nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen Ausgabe 2012 (RAL) grundsätzlich die Entwurfsklasse 1 ab. Der Vorhabenträger hat aus diesen Vorgaben und den konkreten Verhältnissen entlang der Straße für die Straßenplanung ein Ausbaukonzept für die Bundesstraße 12 mit teilplanfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen und verkehrswichtigen Kreuzungen und abschnittsweise dreistreifigem Ausbau, dem die Entwurfsklasse 2 zugrunde liegt, entwickelt, um dem notwendigen hohen technischen Standard gerecht zu werden.

❖ Querschnitte

Die geplanten (Regel)querschnitte für die Bundesstraße (RQ 11,5+), für die Rampen (RRQ 1), für die Staatsstraße (RQ 9,5 mit Linksabbiegespur und Verbreiterung), für die Kreisfahrbahn (6,5 m befestigte Breite mit 3,5 m breitem Innenring) und für die Gemeindeverbindungsstraße Falkenbach - Ort (RQ 9,5) sind zutreffend gewählt. Der Fahrbahnaufbau erfolgt nach den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen Ausgabe 2012 (RSTO). Die öffentlichen Feld- und Waldwege werden nach den Richtlinien für den ländlichen

Wegebau bzw. ebenfalls nach den RSTO (RV Nrn. 1.2.4, 1.2.5, 1.2.10, 1.2.12) bemessen. Die Regelböschungeneigung beträgt entsprechend der Richtlinien 1 : 1,5.

❖ Linienführung im Lageplan

Die Plantrasse verläuft bestandsorientiert. Der am Bauanfang vorhandene Kreisbogen ist insoweit mit einem Radius von 350 m vorgegeben und liegt noch im Bereich der Einsatzgrenzen (sog. 15%-Unterschreitung) der RAL 2012.

❖ Linienführung im Höhenplan

Die maximale Steigung der Bundesstraße 12 mit 3,5 % liegt im Bereich der empfohlenen Längsneigung. Die minimale Steigung mit 0,5 % liegt außerhalb eines Verwindungsbereiches, so dass keine abflussschwachen Zonen entstehen. Kuppen sowie Wannenhalmesser und die gewählten Tangentenlängen liegen im Bereich der empfohlenen Parameter (EKL 2), so dass der Höhenplan den Anforderungen einer Bundesstraße gerecht wird.

❖ Räumliche Linienführung und Sichtweiten

Hinsichtlich räumlicher Linienführung ist eine homogene und gut erkennbare Führung der Gradienten gegeben. Die erforderlichen Haltesichtweiten sind gegeben.

❖ Knotenpunkt

Auf die Ausführungen unter C 3.4.2 wird verwiesen.

Im Ergebnis entspricht die Planung in Lage und Höhe, Querschnitt und Knotenpunktausbildung dem erforderlichen Standard.

3.4.4 Immissionsschutz / Luftreinhaltung / Bodenschutz

Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Bau- oder Betriebslärm oder durch Verkehrsgeräusche ohne Ausgleich verbleiben. Soweit nötig wird dies durch Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt. (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Bei der Planung des Kreuzungsumbaus wurde darauf geachtet, dass keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG).

Baustellenbedingte Immissionen, die die Anordnung von besonderen Schutzvorkehrungen verlangen, sind nicht zu erwarten.

3.4.4.1 Verkehrslärmschutz

Der Schutz der Anlieger erfolgt beim Straßenbau nach einem vorgegebenen gestuften System.

3.4.4.1.1 § 50 BImSchG - Optimierungsgebot

Zunächst ist das Optimierungsgebot des § 50 BImSchG zu beachten. Nach dem dort normierten Trennungsgrundsatz ist bereits bei der Planung darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Einen generellen Vorrang des Immissionsschutzes vor anderen abwägungsrelevanten Belangen begründet das Optimierungsgebot nicht (Bayerischer Verwaltungsgeschichtshof, Urteil vom 29.06.2006, Az 25 N 99.3449, 25 N 01.2039, 25 N 01.2040, in juris).

3.4.4.1.2 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung

Sofern sich schädliche Lärmeinwirkungen durch Verkehrsanlagen nicht bereits auf der ersten Stufe vermeiden lassen, greift auf der zweiten Stufe der in § 41 Abs. 1 BImSchG normierte Grundsatz, wonach beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen ist, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Was als wesentliche Änderung im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen ist, wird durch die auf der Grundlage des § 43 Abs. 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG erlassene 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV - vom 12. Juni 1990, BGBl I S. 1036) abschließend konkretisiert. Eine wesentliche Änderung liegt danach vor, wenn

- eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV),

oder wenn

- durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms
 - o um mindestens 3 Dezibel (A)
 - oder
 - o auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tag
 - oder
 - o auf mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV),

oder wenn (außer in Gewerbegebieten)

- ein bereits vorhandener Beurteilungspegel von mindestens 70 Dezibel (A) am Tag oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff von dem zu ändernden Verkehrsweg weiter erhöht wird (§ 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV).

Der Fall einer baulichen Erweiterung um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV) liegt dann vor, wenn die Straße einen zusätzlichen Fahrstreifen in einem Streckenabschnitt zwischen zwei Verknüpfungen (Anschlussstelle oder Knotenpunkt) mit dem übrigen Straßennetz erhält (BVerwG Urteil vom 23.11.2005, Az 9 A 28/04, in juris). Diese Regelung

soll dem Umstand Rechnung tragen, dass die Schaffung eines zusätzlichen Fahrstreifens zwischen zwei Verknüpfungspunkten mit dem übrigen Straßennetz typischerweise auch zu mehr Verkehr führt.

Ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV setzt eine bauliche Änderung voraus, die in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und über eine bloße Erhaltungsmaßnahme hinausgeht, indem sie die Funktionsfähigkeit der Straße steigert.

Immissionsgrenzwerte

Die jeweiligen Schädlichkeitsgrenzen werden durch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bestimmt. Dabei wird eine Einstufung betroffener Bebauung in Gebietskategorien und damit die Zuordnung zu Grenzwerten vorgenommen. Danach werden folgende Gebietskategorien unterschieden:

- 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 und urbanen Gebieten 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. Enthält dieser keine mit den Schutzkategorien korrespondierenden Festsetzungen oder fehlt ein Bebauungsplan, so sind die vorhandenen Anlagen und Gebiete entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit nach einer der vier Schutzkategorien zu beurteilen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Bei einem erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) löst die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV Schutzansprüche nach § 41 BImSchG allerdings nur dann aus, wenn eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht hinzukommt.

Ermittlung der Beurteilungspegel

Die 16. BImSchV regelt für den Neu- und Ausbau von öffentlichen Straßen, dass auf Grundlage einer Prognoseverkehrsmenge der Straßenverkehrslärm berechnet wird.

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 ent-

sprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Amtliche Begründung zu § 3 der 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89).

Nach § 6 der 16. BImSchV berechnet sich der Beurteilungspegel für den jeweiligen Abschnitt eines Straßenbauvorhabens nach den Vorschriften der 16. BImSchV in der bis zum Ablauf des 28.02.2021 geltenden Fassung (16. BImSchV a.F.), wenn der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens vor Ablauf des 01.03.2021 gestellt worden ist. In § 3 der 16. BImSchV (a. F.) 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).

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV_{2030/2035}) berechnet.

Die Ermittlung der Prognose beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

3.4.4.1.3 Lärmschutzmaßnahmen

Werden beim Bau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten, bestehen nach § 41 Abs. 1 und 2 BImSchG Rechtsansprüche auf Einhaltung der Werte und gegebenenfalls auf aktiven und passiven Lärmschutz. Eingeschränkt wird dieser Grundsatz gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG, wenn die Kosten aktiver Schutzmaßnahmen (wie Lärmschutzwände oder Lärmschutzwälle) außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

Bei einem erheblichen baulichen Eingriff (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) löst die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV Schutzansprüche nach § 41 BImSchG allerdings nur dann aus, wenn eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht hinzukommt.

Ein Anspruch auf Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG scheidet aus, weil diese Vorschrift durch die Bestimmungen der §§ 41 ff. BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung verdrängt wird. Dies gilt auch dann, wenn diese deshalb nicht anzuwenden sind, weil ihre tatbestandlichen Voraussetzungen nicht vorliegen.

3.4.4.1.4 Ergebnis

Die Baumaßnahme verstößt nicht gegen die Vorgaben des Immissionsschutzrechts. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Lage und sonstige Gestaltung der Erweiterung hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die 16. BImSchV gilt für den Bau und die wesentliche Änderung einer Straße. Ein Neubau einer Straße ist nicht gegeben. Die plangegegenständliche Baumaßnahme erstreckt sich nur auf schon vorhandenen Straßen. Die bestehende Trasse wird auch nicht auf einer längeren Strecke verlassen. Es handelt sich um die Änderung einer bestehenden Straße bzw. eines bestehenden Knotenpunktes.

Die Änderung einer Straße fällt nur in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV, wenn es sich um eine wesentliche Änderung handelt. Hier wird in § 1 Abs. 2 S. 1 zwischen Herstellung eines durchgehenden Fahrstreifens (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV) und einem erheblichen baulichen Eingriff mit einer bestimmten Lärmpegelerhöhung (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV) unterschieden.

Unter der Voraussetzung, dass der dreistreifige Ausbau südlich Freyung wie geplant verwirklicht wird, ist die wesentliche Änderung aufgrund Herstellung eines durchgehenden Fahrstreifens zu prüfen. Dabei ist festzustellen, dass diese Fallkonstellation nicht maßgebend ist, weil der Fahrstreifen bei Bau-km 2+190, vor dem Immissionsort 4, endet. Aber selbst, wenn ein Fall nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV für den Immissionsort 4 angenommen würde, würde kein Anspruch auf Lärmvorsorge bestehen, weil die berechneten maximalen Beurteilungspegel (67 dB(A) am Tag am Immissionsort 4a und 59 dB(A) in der Nacht am Immissionsort 4b) die Grenzwerte der 16. BImSchV von 69 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten.

Eine Prüfung des Bauvorhabens Ausbau der Kreuzung B 12 / St 2132 auf „wesentliche Änderung aufgrund eines erheblichen baulichen Eingriffes“ ergibt, dass das Bauvorhaben einen erheblichen baulichen Eingriff darstellt. Da sich die Beurteilungspegel aber -unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwand von Bau-km 2+403 bis Bau-km 2+531- nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. nicht auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöhen, liegt kein Fall der wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vor. Auch der Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, ist nicht gegeben.

Auf die Unterlage 17 wird Bezug genommen. Die Ergebnisse wurden vom Technischen Umweltschutz der Regierung von Niederbayern überprüft und bestätigt. Günstig hinsichtlich Lärmschutz wirkt sich die Zusage des Vorhabenträgers aus, einen lärmindernden Belag (AC11, Standardbauweise B 12, -2 dB(A)) einzubauen.

3.4.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne 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).

Konkretisiert wird die Rechtslage zur Luftschadstoffproblematik durch die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). In der 39. BImSchV sind Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe definiert, die nach den Regelungen der §§ 2 bis 8 der 39. BImSchV einzuhalten sind und nicht überschritten werden dürfen.

Nach gegenwärtigem Wissensstand ist davon auszugehen, dass Stickstoffdioxide (NO₂) und Partikel (Ruß, Abrieb, Staub) für die Beurteilung der Schadstoffbelastung von Anliegern an Straßen maßgebend sind.

Zur Beurteilung der Luftschadstoffe hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im Benehmen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) mit ARS Nr. 29/2012 die „Richtlinien zur Ermittlung der Luftqualität an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung – RLuS 2012“ herausgegeben. Eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen nach der RLuS 2012 ist nur bis zu einer Entfernung von bis zu 200 m beidseits des Schadstoffemittenten zulässig. Bei größeren Abständen zur nächstgelegenen Wohnbebauung, wird nach der RLuS 2012 davon ausgegangen, dass sich die vorhandene Grundbelastung nicht erhöht.

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 durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten. Der Ausbau der Kreuzung mit der St 2132 im Zuge der Bundesstraße 12 bei Freyung-Ort dient der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, jedoch nicht der Schaffung eines zusätzlichen Verkehrsaufkommens. Da durch den Ausbau kein zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, ist eine signifikante Verschlechterung der Stickstoffdioxidbelastung und Partikelbelastung für die nächstgelegene Wohnbebauung sowohl bei den Langzeitwirkungen als auch bei den Kurzzeitwirkungen nicht zu befürchten.

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Untersuchungs- und Forschungsergebnisse zu Schadstoffbelastungen sind keine gesundheitsschädigenden Beeinträchtigungen zu erwarten. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Gesonderte Schadstoffabschätzungen werden daher nicht für erforderlich gehalten.

3.4.4.3 Bodenschutz

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden und seiner Funktionen mit den gesetzlichen Anforderungen, die sich u.a. aus dem Bundes-Bodenschutzgesetz in Verbindung mit der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ergeben, vereinbar.

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 vertretbar.

Der Schutz des Bodens wird vor allem durch den Rechtsrahmen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) abgesteckt. Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

Die Grundsätze und Pflichten sind in den §§ 4 bis 10 BBodSchG geregelt. Besondere Vorschriften greifen bei Altlasten und bei einer landwirtschaftlichen Bodennutzung.

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 vertretbar. 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. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von einer mit rund 12.500 Fahrzeugen / Tag belasteten Straße werden 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.

Durch den Ausbau der Kreuzung bei Freyung Ort erfolgt eine Neuversiegelung von Boden. Der Neuversiegelung von Boden steht jedoch die Aufwertung von Flächen im Rahmen der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen und die Entsigelung von Straßenflächen gegenüber.

Da mit dem Bauvorhaben zwar der sichere Verkehrsfluss und die Verkehrsqualität, aber nicht die Aufnahmekapazität der B 12 erhöht werden soll, ist nicht zu erwarten, dass mit der Baumaßnahme ein erhöhter Schadstoffeintrag verbunden ist.

Die Auflagen im Planfeststellungsbeschluss sind zur Sicherung der Bodenfunktionen geeignet. Als Verfestigung des im Zuge der Anhörung vom Vorhabenträger in den Antragsunterlagen zugesagten Vorgehens sind sie auch zumutbar und angemessen.

3.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege, Artenschutz

Recht zum Natur- und Artenschutz steht dem Vorhaben nicht entgegen.

3.4.5.1 Schutzgebiete / geschützte Flächen

3.4.5.1.1 Verträglichkeitsabschätzung nach der FFH-Richtlinie

Nach Planunterlage 19.2 wird eine mögliche Betroffenheit des Natura 2000-Gebietes (FFH-Gebiet 7246-371 „Ilz-Talsystem“ bewertet. Das Straßenbauvorhaben selbst berührt das FFH-Gebiet nicht. Die Grenze des FFH-Gebietes verläuft nördlich der Bundesstraße 12 in einem Abstand von ca. 180 m zum Straßenbauvorhaben. Ein ursprünglich geplanter Ableitungskanal für anfallendes Oberflächenwasser, der das FFH-Gebiet berührt hätte, wurde nicht weiterverfolgt. Im Zuge der Prüfung der Erheblichkeit wurde festgestellt, dass der Ausbau der Kreuzung B 12 / St 2132 bei Freyung Ort außerhalb des FFH-Gebietes liegt und weder für den Baubetrieb noch für die Baustellenerschließung eine Inanspruchnahme von Flächen des FFH-Gebietes erforderlich ist. Vorhabenbedingt sind keine Beeinträchtigungen für die im Wirkraum des FFH-Gebietes vorhandenen Lebensraumtypen des Anhangs I sowie die Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie zu erwarten. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde unter Be-

rücksichtigung der aktuellen Datenlage (z. B. kumulative Wirkungen mit anderen Vorhaben sind nicht bekannt), von Erkenntnissen aus dem Planfeststellungsverfahren, dem Inhalt der Planunterlagen und den vorliegenden Stellungnahmen an. Nachteilige Auswirkungen auf das Natura 2000-Gebiet können mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.

3.4.5.1.2 Landschaftsschutzgebiete

Das Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Wald“ ragt im Norden, Süden und Westen kleinräumig in den Bearbeitungsbereich. Ebenso das nördlich gelegene Landschaftsschutzgebiet „Schutz des Landschaftsteils Buchberger- und Reschbachleite, im Bereich der Gemeinden Freyung, Hohenau, Kumreut und Waching, Landkreis Wolfstein“. Für den Ausbau der Kreuzung B 12/ St 2132 bei Freyung Ort kann die Erlaubnis nach § 6 Abs. 1 Ziffer 4 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Bayerischer Wald“ vom 17.01.2006 erteilt werden, da der Charakter des Gebiets nicht verändert wird und ein besonderer Schutzzweck dem Vorhaben nicht entgegensteht. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind keine Auswirkungen zu erwarten, die den Zielen der Schutzgebietsverordnung widersprechen. Auf die Festsetzung einer Sicherheitsleistung kann verzichtet werden. Dies trifft analog auch auf das Landschaftsschutzgebiet „Buchberger- und Reschbachleite“ vom 14.02.1961 zu.

3.4.5.1.3 Biotop

Im Bearbeitungsbereich und in seinem direkten Umfeld befinden sich folgende im Rahmen der Biotopkartierung von 1987 erfassten Lebensräume:

- 7147-0080-001: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westl. von Freyung
- 7147-0080-004: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westl. von Freyung
- 7147-0080-035 – 036, 7147-0080-038, 7147-0080-040 – 041: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westlich von Freyung
- 7147-0080-042: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen an flachen Hangbereichen, westl. von Freyung
- 7147-0081-001: Nass- und Magerwiesen an flachem Hang, westlich von Freyung
- 7147-0081-003: Nass- und Magerwiesen an flachem Hang, westlich von Freyung

Außerhalb des Bearbeitungsbereichs:

- 7147-0080-005, 7147-0080-019, 7147-0080-020, 7147-0080-034, 7147-0080-037: Feldgehölze, Hecken und Magerwiesen
- 7147-0081-002: Nass- und Magerwiesen
- 7147-0084-008 – 009: Gehölzsaum am "Saalbach"

Erfasste gesetzlich geschützte Flächen:

(§ 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG)

- Sumpfbüschel (B113, WG00BK)
- mäßig artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiesen (G221, GN00BK)
- artenreiche seggen- oder binsenreiche Nasswiesen (G222, GN00BK)
- seggen- oder binsenreiche Nasswiesen, brachgefallen (G223, GN00BK)
- Flussauenwald, junge Ausprägung (L511, WA91-E0)

(Art. 16 BayNatSchG)

- mesophile Büschel/Hecken (B112, WH00BK)
- Feldgehölze, mittlere Ausprägung (B212 WO00BK)

Soweit die gesetzlich geschützten Biotope und Lebensräume von der Baumaßnahme beeinträchtigt werden, lässt die Planfeststellungsbehörde gemäß § 30 Abs. 3 i. V. m. § 30 Abs. 2 BNatSchG und Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zu, da die Eingriffe ausgeglichen werden können. Ungeachtet dessen ergäbe zudem eine Abwägung, dass das Vorhaben aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Die für das Vorhaben sprechenden Argumente (Ziele des Vorhabens siehe C 3.3) sind jedenfalls so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Biotope und Lebensstätten rechtfertigen, dabei einen Ausgleichsbedarf auslösen, den der Vorhabenträger zu tragen hat (Auflagen A 3.4), so dass auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG vorliegen.

Rodungsarbeiten dürfen nur in der Zeit von Oktober bis Februar (siehe auch Unterlage 9) durchgeführt werden. Weitere Einschränkungen sind bei Zauneidechsenhabitaten und Haselmaushabitaten zu beachten. Für die notwendige Beseitigung von Hecken und Feldgehölzen usw. wird nach § 30 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG eine Ausnahme von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG erteilt, wobei die Eingriffe ausgeglichen werden müssen, denn die Maßnahme ist aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses (Ziele der Maßnahme siehe C 3.3) notwendig.

Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung. Die Untere Naturschutzbehörde wurde zu den Ausnahmen angehört und hat bei Beachtung der Auflagen eine zustimmende Stellungnahme abgegeben.

3.4.5.2 Artenschutz

3.4.5.2.1 Allgemeiner Artenschutz

Der allgemeine Artenschutz gilt für alle wildlebenden Tiere und Pflanzen. So ist es unter anderem verboten, wildlebende Pflanzen- und Tierarten ohne vernünftigen Grund ihrem Standort zu entnehmen, sie zu schädigen, zu fangen, zu töten oder ihre Lebensstätten ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (§ 39 BNatSchG).

Soweit nicht besonders oder streng geschützte Arten der Flora und Fauna im Einwirkungsbereich vorkommen und beeinträchtigt werden, erfolgt dies im Hinblick auf die Realisierung eines im öffentlichen Interesse liegenden und im Sinne der Planrechtfertigung vernünftigerweise gebotenen Vorhabens. Der allgemeine Artenschutz wird über die Eingriffsregelung bewältigt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen.

3.4.5.2.2 Besonderer und strenger Artenschutz

Das besondere Artenschutzrecht ist vor allem in §§ 44 und 45 BNatSchG geregelt. Dem besonderen Artenschutzrecht unterfallen Tiere, die in ihrem Bestand gefährdet oder sogar vom Aussterben bedroht sind.

Besonders geschützte Arten sind gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG:

- Arten der Anhänge A und B der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- "europäische Vögel" im Sinne des Art. 1 der EG-Vogelschutzrichtlinie,
- Arten der Anlage 1 Spalte 2 der Bundesartenschutzverordnung.

Zusätzlich streng geschützt ist eine Teilmenge der besonders geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG):

- Arten des Anhangs A der EG-Artenschutzverordnung 338/97,
- Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie (92/43/EWG),
- Arten der Anlage 1 Spalte 3 der Bundesartenschutzverordnung.

Der Prüfumfang der artenschutzrechtlichen Verbote des § 44 BNatSchG beschränkt sich nach der Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S. 5 BNatSchG auf die europäisch geschützten FFH-Anhang IV-Arten und die europäischen Vogelarten. Eine Verordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG (sog. „Verantwortungsarten“) liegt noch nicht vor. Die sonstigen besonders geschützten Arten sind im Rahmen der Eingriffsregelung zu behandeln. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

3.4.5.2.2.1 Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG:

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.

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.

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.

§ 44 Abs. 5 BNatSchG

§ 44 Abs. 5 BNatSchG sieht für nach § 15 Absatz 1 unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Absatz 1 oder Absatz 3 zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 gesetzliche Ausnahmen von den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor.

Mit der Feststellung des Plans (A Tenor 1. Feststellung des Plans) werden die damit verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft für zulässig erklärt.

Die Anwendung der Zugriffsverbote ist gem. § 44 Abs. 5 S. 2 BNatSchG auf Arten nach Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG, europäische Vogelarten und Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nummer 2 aufgeführt sind (derzeit noch nicht vorliegend), beschränkt.

Gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 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,

2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 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,

3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 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 (CEF-Maßnahmen) festgelegt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Die aufgeführten Zugriffsverbote des Artenschutzrechts sind strikt geltendes Recht. Verstöße gegen diese Verbote können nicht im Wege der planerischen Abwägung, sondern nur im Rahmen einer Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG überwunden werden, z. B. wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen.

Das BVerwG stellte bereits mit Urteil vom 14.07.2011 (Az 9 A 12/10) fest, dass die Privilegierung des § 44 Abs. 5 (a.F.) BNatSchG für einen nach § 15 BNatSchG zulässigen Eingriff nur eröffnet ist, wenn das beeinträchtigende Planvorhaben im Ganzen den Voraussetzungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung genügt. Im Fall eines auf Grundflächen zugreifenden Planvorhabens ist

danach dieses Vorhaben selbst, nicht jede seiner einzelnen Einwirkungen auf den Naturhaushalt als Eingriff zu qualifizieren.

3.4.5.2.2.2 Prüfmethodik

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

Das methodische Vorgehen der vom Vorhabenträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientierte sich auf die mit Schreiben vom 19.01.2015 der Obersten Baubehörde eingeführten „Hinweisen zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)“.

Die Datengrundlagen für die saP sind in der Unterlage 19.1.3 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. 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 in juris, Rn. 20; BVerwG, Beschluss v. 13.03.2008, Az 9 VR 9/07 in juris, Rn. 31).

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

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

3.4.5.2.2.3 Konfliktanalyse

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG:

Baubedingte Tierverluste

Baubedingte Tötungsrisiken sind nach dem sog. „Freiberg-Urteil“ des BVerwG (Urteil vom 14.07.2011, Az 9 A 12/10, in juris) auch bei Tötungen zu prüfen, die im Zusammenhang mit der Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten auftreten können, unabhängig davon, ob die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt.

Mit Urteil vom 08.01.2014 (Az 9 A 4/13, in juris) ergänzte das BVerwG im Anschluss an das „Freiberg-Urteil“, dass das artenschutzrechtliche Tötungsverbot aber auch bei baubedingten Tötungsrisiken dann nicht erfüllt ist, wenn das vorhabenbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind.

Dies gilt nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr (vgl. Urteil BVerwG vom 09.07.2008, Az 9 A 14.07, in juris), sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen.

Zauneidechsen müssen von den Südböschungen der Bundesstraße 12 durch Vergrämung und Abfangen vor Baubeginn entfernt werden, um eine direkte baubedingte Tötung zu vermeiden. Folgende konfliktvermeidende Maßnahmen sind vorgesehen:

Unter anderem wird der Rückschnitt der Böschungsgehölze im Winter durchgeführt, ohne in den Wurzelraum einzugreifen. Anschließend erfolgt eine kurze Mahd. Das Vergrämen, Abfangen und Verlagern der Tiere erfolgt im Zeitraum von April bis Mai bei mindestens 10 Abfangterminen und ein Reptilienzaun wird zwischen Baufeld und Entwicklungsflächen bzw. Rückzugsbereichen hergestellt. Die Baufeldfreimachung erfolgt nicht während der Winterruhe der Zauneidechsen. Reptilienhabitate werden nördlich und westlich des Bauvorhabens mindestens flächengleich entwickelt. Das danach verbleibende baubedingte Tötungsrisiko für die Tiere ist nicht signifikant höher als im artgerechten Naturleben üblich und obliegt damit nicht dem Vorhabenträger. Unter der Annahme, dass nach dem Abfangen ein „ganz geringer Teil“ der betroffenen Tiere im Baufeld verbleibt, wäre nach dem BVerwG (Urteil vom 08.01.2014 (Az 9 A 4/13, in juris) mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst bestehen würde.

Dies trifft im Wesentlichen auch beim **Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling** zu. Um baubedingte Tötungen im Bereich der Lebensstätten zu vermeiden, werden u. a. vor Baubeginn Vergrämuungsmaßnahmen durchgeführt. Die von der Baumaßnahme betroffenen Habitate (dauerhafte und vorübergehende Inanspruchnahme) wird vor der Baufeldräumung durch Mahd ungünstig für die Eiablage gestaltet. Bei Bedarf werden im Bereich der Ausgleichsfläche A 23_{CEF} der Wiesenknopfbestand ergänzend bepflanzt oder ggf. Soden verlagert.

Baubedingte Tötungen von **Fledermäusen** werden vermieden, indem die potentiellen Quartierbäume im Oktober unter Aufsicht der ökologischen Baubegleitung gerodet werden. Hinsichtlich **Haselmaus** wird eine baubedingte Tötung durch die Vorgabe des Rodungszeitraumes zwischen 1. Dezember und 29. Februar minimiert. Die Wurzelstubbenentfernung erfolgt erst ab Anfang Mai. Außerdem werden die Gehölze mittels Handfällung gerodet.

Für die betroffenen **Vogelarten** können die baubedingten Gefahren von Tötungen oder Verletzungen oder Zerstörung von Gelegen durch die Vorgaben zu den Bauzeiten (keine Gehölzrodungen während der Vogelbrutzeit) ausgeschlossen werden.

Für die weiteren untersuchten Tiergruppen ist keine erhöhte baubedingte Gefahr von Tötungen und Verletzungen anzunehmen.

Betriebsbedingte Tierverluste

Das Tötungsverbot ist bei der Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr nur dann erfüllt, wenn sich durch das Vorhaben das Kollisionsrisiko für die jeweiligen Arten unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schadensvermeidungsmaßnahmen signifikant erhöht. 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. Der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 1 BNatSchG ist nur erfüllt, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Straßenbauvorhaben in signifikanter Weise erhöht (vgl. BVerwG, Urteil v. 09.07.2008, Az 9 A 14/07 – juris Rn. 91). Dieser Rechtsprechung wurde durch Änderung des § 44 Abs. 5 BNatSchG vom 15.09.2017 (BGBl I S. 3434) Rechnung getragen.

Die Gefahr von Individuenverlusten durch betriebsbedingte Kollisionen besteht bereits im Status quo. Da das Tötungs- und Verletzungsrisiko für **Fledermäuse** im Westteil des Bauvorhabens am höchsten ist, werden konfliktvermeidende Maßnahmen durchgeführt. Unter anderem wird am Durchlass bei Bau-km 1+973 eine permanente Fledermausleit- und Sperreinrichtung hergestellt (2 V), der Durchlass selbst lichter als nach technischen Erfordernissen nötig gebaut (Höhe $\geq 4,7\text{m}$, Breite = 5,5 m), Hecken als Leitstrukturen gepflanzt (9 V) und ein 4 m hoher Schutzzaun am südlichen Waldrand während der Baustellenumfahrung angebracht. Eine signifikante Erhöhung des Kollisionsrisikos kann damit vermieden werden.

Auch für die weiteren untersuchten Tiergruppen erhöht sich das betriebsbedingte Kollisionsrisiko durch die Baumaßnahme nicht signifikant.

Es wird auch auf die Unterlage 19.1.3 Bezug genommen.

§ 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG:

Störungs- und Schädigungsverbot

Das Störungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Eine Störung kann grundsätzlich durch Beunruhigungen und Scheuchwirkungen, z. B. infolge von Bewegung, Lärm oder Licht eintreten. Unter das Verbot fallen auch Störungen, die durch Zerschneidungs- oder optische Wirkungen hervorgerufen werden, z. B. durch die Silhouettenwirkung von Straßendämmen oder Gebäuden.

Nicht jede störende Handlung löst jedoch das Verbot aus, sondern nur eine erhebliche Störung, durch die sich der „Erhaltungszustand der lokalen Population“ verschlechtert. Dies ist der Fall, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt. Der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert sich, wenn Verhaltensweisen, die für das Überleben der betreffenden Art notwendig sind, spürbar beeinträchtigt werden und infolge dessen ein Verbreitungsrückgang der Art nicht auszuschließen ist. Kann die betroffene Population bei Störungen jedoch auf bestehende oder eigens hierfür hergestellte Habitate ausweichen, wird die Erheblichkeitsschwelle des § 44 Abs. 1 Nr. 2 Hs. 2 BNatSchG nicht überschritten. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes ist immer dann anzunehmen, wenn sich als Folge der Störung die Größe oder der Fortpflanzungserfolg der lokalen Population signifikant und nachhaltig verringert. Bei häufigen und weit verbreiteten Arten führen kleinräumige Störungen einzelner Individuen im Regelfall nicht zu einem Verstoß gegen das Störungsverbot.

Bei der Störung von Individuen an ihren Fortpflanzungs- und Ruhestätten ist dann von der Beschädigung einer solchen Stätte auszugehen, wenn die Wirkung auch nach Wegfall der Störung fortbesteht bzw. betriebsbedingt andauert.

Unter Einbeziehung der im LBP (Unterlagen 9 und 19) und diesem Beschluss festgesetzten vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und konfliktvermeidenden Maßnahmen ist nach naturschutzfachlicher Einschätzung davon auszugehen, dass der Eingriff zu keiner Verletzung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG führen wird.

Erhebliche **Störungen**, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen auswirken können, sind weder bau- noch anlagen- oder betriebsbedingt zu erwarten, da die zu erwartenden Störungen weitgehend nur unwesentlich über die bestehenden Vorbelastungen hinausgehen und soweit erhöhte Störwirkungen denkbar sind, konfliktminimierende Maßnahmen durchgeführt werden. Für die **Haselmaus** sind das eine Nutzungsbeschränkung der nördlich der B 12 vorhandenen Berme, ein Bauzaun mit lichtundurchlässiger Verkleidung entlang des Waldrandes südlich der Baustellenumfahrung, das Vermeiden von Baumaßnahmen während der Nachtstunden und die Beschränkung der Bauzeit beim Ableitungskanal. Um Störkonflikte für **Fledermäuse** zu vermeiden, wird auf eine Straßenbeleuchtung in Bereichen erhöhter Fledermausaktivität verzichtet (15 V), im Zeitraum zwischen 15. April bis 15. Oktober auf eine Baustellenbeleuchtung verzichtet (15 V) und Flächen für die Baustelleneinrichtung, die beleuchtet werden müssen, werden von Gehölz- und Waldflächen abgerückt (15 V).

In Bezug auf das **Schädigungsverbot** könnte sich baubedingt eine Betroffenheit für die **Haselmaus** durch die Eingriffe in die gehölzbestockte Straßenböschung im Nordosten des Bauvorhabens ergeben. Dem wird mit der Ausgleichsmaßnahme A 22 entgegengewirkt, mit der der nördlich gelegene Waldrand aufgewertet wird, eine Hecke mit zahlreichen fruchttragenden Sträuchern angelegt wird, Haselmausnistkästen angebracht und Totholz- bzw. Reisighaufen angelegt werden. Außerdem sind Vermeidungsmaßnahmen am Böschungsbereich nördlich der B 12 wie Schutz eines Gehölzbestandes (4 V) sowie eine zeitliche Beschränkung (10 V) zur (manuellen) Beseitigung eines Gehölzbestandes (1.12 bis 29.2.) und von Wurzelstubben (ab Anfang Mai) vorgesehen. Für Arbeiten im Bereich des Ableitungskanals im Südosten greifen die Vermeidungsmaßnahmen 17 V und 18 V.

Mit den Maßnahmen 4 V (Schutz durch Bauzaun) und 8 V (keine Inanspruchnahme von angrenzenden naturschutzrelevanten Flächen) werden wertvolle Baumhöhlen und -spalten bei trassen- und aufeldnahen Gehölzen erhalten und damit die Gefahr der Schädigung von Lebensstätten von **Fledermäusen** vermieden. Außerdem werden 5 Fledermauskästen pro zu entfernenden potentiellen Quartierbaum im näheren Vorhabenumfeld angebracht. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bleibt somit gewahrt.

Mit der Baumaßnahme werden vorübergehend Lebensräume für die **Zauneidechse** beeinträchtigt. Mit der Entwicklung der Ausgleichsmaßnahme A 21_{CEF} werden die Beeinträchtigungen aber kompensiert und die Lebensbedingungen für die Zauneidechse sogar optimiert. Nördlich und westlich des Bauvorhabens werden mindestens flächengleich zum beeinträchtigten Reptilienlebensraum Reptilienhabitate mit Pflanzung von Strauchgruppen und Anlage von Steinriegeln, Wurzelstöcken, Reisighaufen, Sandgruben etc. hergestellt. Im Zuge der Baumaßnahme werden vergleichbare Lebensräume entstehen, so dass mittel-

fristig die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang tendenziell gestärkt wird.

Durch das Bauvorhaben werden Lebensstätten des **Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings** beeinträchtigt. Es handelt sich überwiegend um eine vorübergehende, baubedingte Inanspruchnahme. Als konfliktvermeidende Maßnahme werden Vergrämungsmaßnahmen durchgeführt, indem der betroffene Bereich vor der Baufeldräumung durch Mahd ungünstig für die Eiablage gestaltet wird und für an das Baufeld angrenzende Habitate geeignete Schutzmaßnahmen veranlasst werden. Für den Bereich der Auffüllfläche bei Außernbrünst werden die südwestlich anschließende Straßenböschung und der mesotrophe Randstreifen der Wiese mit den Vermeidungsmaßnahmen 4 V, 5 V und 16 V geschützt. Eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (A 23_{CEF}) wird hergestellt. Sie beinhaltet die Ergänzung des Wiesenknopfbestandes im Bedarfsfall, eine Pflegemahd, und ggf. eine Sodenerlagerung, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt und insoweit der Verbotstatbestand der Schädigung vermieden wird.

Eine Verschlechterung der Habitatbedingungen für den **Goldammer** ist nicht anzunehmen, weil das Straßenbegleitgrün erhalten bleibt.

Auch für die weiteren untersuchten Tiergruppen ist die ökologische Funktion der betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt. Eine erhöhte Gefahr der Schädigung von Lebensstätten ist nicht anzunehmen.

Es wird auch auf die Unterlage 19.1.3 Bezug genommen.

Der **Bund Naturschutz in Bayern e. V.** (Schreiben vom 10.12.2019) fordert Verbesserungen beim Artenschutz, insbesondere für die Zauneidechse und die Schlingnatter, weil die Zunahme der Zerschneidungs- und Trenneffekte des Bauvorhabens nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Eine Änderung der Planung Umbau des Knotenpunktes Freyung-Ort ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht geboten. Ausreichend dimensionierte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen stellen in Verbindung mit festgelegten Vergrämungs- und Umsiedlungsmaßnahmen sicher, dass Tötungen und Schädigungen vermieden werden. Durch den räumlich-funktionalen Zusammenhang von reptilienbezogenen Ausgleichsflächen und Entwicklungsflächen in den Böschungsbereichen ist eine Wiederbesiedlung der Böschungszonen gesichert. Um die (bereits vorhandene) Trennwirkung v. a. für Reptilien und Kollisionsgefahr für Fledermäuse im Westteil des Bauvorhabens zu bewältigen, werden eine eng am Bestand ausgeführte Vorhabenplanung, eine permanente Fledermausleit- und Sperreinrichtung hergestellt, der Durchlass bei Bau-km 1+973 vergrößert und Hecken als Leitstrukturen gepflanzt. Dies und oben gemachte Ausführungen zeigen, dass Auswirkungen, die zu einer Überarbeitung der landschaftspflegerischen Maßnahmen veranlassen würden, nicht zu erwarten sind. Das naturschutzfachliche Konzept wird von den beteiligten Fachbehörden mitgetragen. Das Bauvorhaben Knotenumbau bei Freyung-Ort greift nicht in die Leitenbereiche des Landschaftsschutzgebietes „Buchberger- und Reschbachleite“ ein und auch angrenzende Freiflächen werden nicht beeinträchtigt. Insoweit sind keine weiteren Entscheidungen veranlasst.

§ 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG:

Im Untersuchungsraum sind keine Pflanzen der besonders geschützten Arten nachgewiesen. Von potenziellen Vorkommen ist nicht auszugehen. Vorhabenbedingte Schädigungen können sicher ausgeschlossen werden.

3.4.5.2.2.4 Ausnahmeerteilung

Das Eintreten der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 BNatSchG für die besonders und streng geschützten Arten Zauneidechse, Wiesenknopfameisenbläuling, Haselmaus und Fledermäuse kann durch Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen vermieden werden. Rein vorsorglich wird für die genannten Arten eine Ausnahmegenehmigung erteilt (§ 45 Abs. 7 BNatSchG). Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen also die Zulassung erfordern, zumutbare Alternativen dürfen nicht gegeben sein und der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten darf sich nicht verschlechtern. Außerdem dürfen Art. 16 FFH-RL und Art. 9 V-RL der Zulassung nicht entgegenstehen.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses liegen hier vor. Die Gründe, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, erfüllen das Gemeinwohlerfordernis des Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG. Wenn Gründe diesen strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, erfüllen sie nach der Rechtsprechung des BVerwG damit auch die Merkmale der "zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses" im Sinne von Art. 16 Abs. 1 Buchst. c der FFH-Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1073/04, in juris, Rn. 573). Wenn sie den Anforderungen der FFH-Richtlinie genügen, gilt dies entsprechend für den diesbezüglich wortgleich formulierten § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG.

Zumutbare Alternativen im Sinne dieser Ausnahmeregelung gibt es nicht. Hinsichtlich der Planungsvarianten wird auf die Ausführungen unter C 3.4.2 verwiesen. Im Sinne der besonderen Alternativenprüfungspflicht nach Artenschutzrecht wird festgestellt, dass die planfestgestellte Lösung auch insoweit die günstigste Lösung darstellt. Ein Verzicht auf den Ausbau („Nullvariante“) oder eine höhengleiche Lösung ist keine Alternative in diesem Sinne bzw. kann keine „zumutbare Alternative“ bzw. „anderweitige zufriedenstellende Lösung“ darstellen. Die Belange, die für den Straßenbau sprechen, wiegen hier so schwer, dass sie auch die Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten rechtfertigen.

Bei der Planlösung wurden unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes alle Möglichkeiten der Vermeidung und Minderung berücksichtigt. Darüber hinaus ist für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG erforderlich, dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Auch diese Voraussetzung ist vorliegend erfüllt. Das Straßenbauvorhaben hat zwar Auswirkungen auf einzelne Individuen, jedoch bedeutet nicht jeder Verlust eines Individuums eine Verschlechterung des Erhaltungszustands. Auch wenn sich die betreffende Art bereits in einem ungünstigen Erhaltungszustand befindet, ist eine Ausnahme dann nicht ausgeschlossen, wenn sich der Erhaltungszustand weder weiter verschlechtert noch die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands behindert wird. Darüber hinaus müssen keine „außergewöhnlichen Umstände“ vorliegen (BVerwG Beschluss vom 17.04.2010, Az 9 B 5/10 in juris).

3.4.5.2.2.5 Auswirkungen von Relevanz auf streng geschützte Tier- und Pflanzenarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Status im Untersuchungsraum können ausgeschlossen werden.

3.4.5.3 Berücksichtigung der Naturschutzbelange

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in 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 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.4.5.4 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.4.5.4.1 Eingriffsregelung

Das Vorhaben steht auch mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG) in Einklang.

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

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind.
- unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und

das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Die Pflicht zur Vermeidung umfasst auch die teilweise Vermeidung, d.h. die Minimierung.

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.

Bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren, aber vorrangigen Eingriffen 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 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.4.5.4.2 Vermeidungsgebot

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 (LBP – Unterlagen 9 und 19) verwiesen.

Konfliktbereiche und Vermeidungsmaßnahmen:

- ❖ Bereiche mit hoher Fledermausaktivität werden tangiert.

Vermeidungsmaßnahmen:

1 V Erneuerung Durchlass, 2 V Permanente Leit- und Sperreinrichtung für Fledermäuse, 3 V Temporäre Überflughilfe und temporäre Leiteinrichtung für Fledermäuse

- ❖ Bereiche mit hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit (gesetzlich geschützte Nassflächen, Habitate von europarechtlich geschützten Arten, Gehölze mit Bedeutung für das Landschaftsbild) werden tangiert.

Vermeidungsmaßnahme:

4 V Abgrenzung des Baufeldes zum Schutz angrenzender naturschutzfachlich bedeutsamer Flächen während der Bauzeit

- ❖ Bereiche, in denen potentiell ein erhöhtes Eintragsrisiko aus dem Baufeld in empfindliche Biotopstrukturen besteht (Nassflächen, mäßig nährstoffreiche Biotopflächen) werden tangiert.

Vermeidungsmaßnahme:

5 V Schutz angrenzender naturschutzfachlich bedeutsamer Flächen vor Einschwemmungen und Stoffeinträgen während der Bauzeit

- ❖ Im Bereich der Baustellenumfahrung werden für die Dauer der Umfahrung Gehölz- und Grasflurenflächen sowie kleinflächig Feuchtbereiche beansprucht.

Vermeidungsmaßnahme:

6 V Sicherung der Standortqualität naturschutzfachlich bedeutsamer Flächen

- ❖ Habitate der Haselmaus und Bereiche mit hoher Fledermausaktivität werden berührt.

Vermeidungsmaßnahme:

7 V Temporärer Schutzzaun für die Dauer der Baustellenumfahrung

- ❖ Südlich der B 12 liegen baufeldnah in größerem Umfang schutzwürdige Biotopflächen und Habitate von europarechtlich geschützten Tierarten

Vermeidungsmaßnahme:

8 V Keine Inanspruchnahme angrenzender naturschutzrelevanter Flächen während der Baumaßnahme

- ❖ Bereich mit hoher Fledermausaktivität wird tangiert.

Vermeidungsmaßnahme:

9 V Dichte Baum-Strauch-Pflanzung als Leitstruktur für Fledermäuse

- ❖ Nördlich der B 12 (Böschungflächen) werden Habitate der Haselmaus tangiert.

Vermeidungsmaßnahme:

10 V Vorgaben zur Vergrämung und Baufeldfreimachung für die Haselmaus

- ❖ Nördlich und südlich der B 12 (Böschungsfleichen) werden Habitate der Zauneidechse tangiert.
Vermeidungsmaßnahme:
11 V Vorgaben zur Vergrämung, zum Abfangen und zur Baufeldfreimachung für die Zauneidechse; Böschungsgestaltung gemäß den Habitatansprüchen der Zauneidechse
- ❖ Südlich der B 12 werden Habitate des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings tangiert.
Vermeidungsmaßnahme:
12 V Vorgaben zur Vergrämung und Baufeldfreimachung für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling
- ❖ Die Baustelleneinrichtung liegt in räumlicher Nähe zu einem Revier des Neuntötters und kann Störwirkungen hervorrufen.
Vermeidungsmaßnahme:
13 V Vorgaben zur Vermeidung von Störwirkungen für den Neuntöter infolge geplanter Baustelleneinrichtungsflächen
- ❖ Gehölzlebensräume werden beseitigt.
Vermeidungsmaßnahme:
14 V Zeitliche Beschränkung für die Durchführung von Gehölzrodungen
- ❖ Bereiche mit erhöhter Fledermausaktivität werden tangiert.
Vermeidungsmaßnahme:
15 V Vorgaben zur Beleuchtung
- ❖ Abschwemmungen bei Niederschlagsereignissen im Bereich von Auffüllungen.
Vermeidungsmaßnahme:
16 V Vermeidung von Stoffeinträgen aus geplanten Auffüllungen
- ❖ Südlich der B 12 werden potentielle Habitate der Haselmaus sowie potentielle Lebensräume von gehölzbrütenden Vogelarten tangiert.
Vermeidungsmaßnahme:
17 V Vorgaben zu Baufeldvorbereitung, Baufeldabgrenzung, Bauzeiten und Baufeldrekultivierung im Bereich des Ableitungskanals
- ❖ Ableitungskanal tangiert kleinflächig potentielle Habitate der Haselmaus.
Vermeidungsmaßnahme:
18 V Anbringen von Haselmauskästen als Ausweichlebensraum
- ❖ Potentielle Habitate für Fledermäuse und Höhlenbrüter werden tangiert.
Vermeidungsmaßnahme:
19 V Anbringen von Fledermauskästen und von Nistkästen für Höhlenbrüter
- ❖ Die Maßnahme liegt im Umfeld von teils höherwertigen Biotopstrukturen und von Vorkommen geschützter Arten.
Vermeidungsmaßnahme:
20 V Durchführung einer projektbegleitenden Umweltbaubegleitung

Für die Ermittlung des Kompensationsbedarfes verbleiben unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmöglichkeiten bei Realisierung des Vorhabens folgende unvermeidbaren Beeinträchtigungen:

Beeinträchtigung von

- intensiv bewirtschafteten Äckern ohne oder mit stark verarmter Segetalvegetation
- Mesophilen Gebüsch/Hecken
- Gebüsch / Hecken stickstoffreicher, ruderaler Standorte
- Schnitthecken mit überwiegend einheimischen, standortgerechten als auch fremdländischen Arten
- Feldgehölzen mit überwiegend einheimischen standortgerechten Arten mittlerer Ausprägung
- Einzelbäumen / Baumreihen / Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten
- Intensivgrünland
- brachgefallenem Intensivgrünland
- mäßig extensiv genutztem, artenarmem und artenreichem Grünland
- artenarmem Extensivgrünland
- mäßig extensiv genutztem Grünland, brachgefallen
- mäßig artenreicher seggen- oder binsenreicher Nasswiese
- artenarmem Saum
- mäßig artenreicher Gras- / Krautflur, frischer und mäßig trockener Standorte
- mäßig artenreicher Gras- / Krautflur, feuchter, nasser Standorte
- artenarmer Gras - / Krautflur
- Laub-/Mischwald, junge Ausprägung
- strukturarmem Garten
- strukturreichem Garten
- Grünweg / Rohboden, nicht bewachsen
- Grünweg, bewachsen
- Grünflächen entlang von Verkehrswegen

Auf die Unterlagen 9 und 19 wird Bezug genommen.

3.4.5.4.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die verbleibenden erheblichen und nachhaltigen, unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft.

Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und –schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf wurde gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) vom 7. August 2013 unter Beachtung der Vollzugshinweise zur BayKompV für den staatlichen Straßenbau ermittelt.

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

Der Kompensationsbedarf für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wurde rechnerisch mit 100.227 Wertpunkten ermittelt. Der Kompensationsumfang der Ausgleichsmaßnahmen laut Unterlage 9.4 (A 21_{CEF}, A 22, A 23_{CEF} und A 1 24) beträgt 100.228 Wertpunkte. Die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe können vollständig ausgeglichen werden.

A 21_{CEF}: Anlage eines Ausweich- und Ersatzlebensraums für die Zauneidechse

Auslösende Konflikte

Das Bauvorhaben tangiert nördlich und südlich der Bundesstraße 12 Habitate der Zauneidechse.

Ziel der Maßnahme ist es, Reptilienhabitate im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit den vom Eingriff betroffenen Zauneidechsenlebensräumen zu entwickeln. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 7.035 m².

A 22: Anlage eines Ergänzungslebensraumes für die Haselmaus

Auslösende Konflikte

Die Ausbaumaßnahme tangiert nördlich der Bundesstraße 12 randlich Habitate der Haselmaus.

Ziel der Maßnahme ist es, den Lebensraum und die Vernetzungsfunktion für die Haselmaus zu verbessern. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 800 m².

A 23_{CEF}: Anlage eines Ersatzlebensraumes für den Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläuling

Auslösende Konflikte

Das Bauvorhaben tangiert südlich der Bundesstraße 12 Habitate des Dunklen Wiesenknopf-Ameisenbläulings.

Ziel der Maßnahme ist es, Bläulingshabitats im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit den vom Eingriff betroffenen Bläulingslebensräumen zu entwickeln. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 6.833 m².

A1 24: Externe Ausgleichsfläche in der Gemarkung Jandelsbrunn

Auslösende Konflikte

Kompensationsbedarfs nach BayKompV aufgrund von Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben.

Ziel der Maßnahme ist es, artenarmes Grünland in artenreiches Extensivgrünland und eine mäßig artenreiche, seggen- und binsenreiche Feucht- und Nasswiese in eine artenreiche seggen- und binsenreiche Feucht- und Nasswiese umzuwandeln. Der Gesamtumfang der Maßnahme beträgt 6.250 m².

Detailliertere Ausführungen zu den Ausgleichsmaßnahmen sind in Unterlage 9.3 der Planunterlagen enthalten. Hierauf wird verwiesen.

Als weitere landschaftspflegerische Maßnahmen sind verschiedene Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen (auf die Unterlage 9.3 wird verwiesen). Sie dienen insbesondere der Reduzierung visueller Beeinträchtigungen und der Einbindung des Vorhabens in die Umgebung sowie der Bindung von CO₂.

Als Zeitpunkt für die Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen wird auf die Auflagen unter A 3.4 verwiesen.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtlich zu sichern und in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Überbauung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten (A 3.4).

Auf agrarstrukturelle Belange wurde bei der Wahl des Ausgleichs Rücksicht genommen. Die Kompensationsmaßnahmen erfolgen deshalb zum Großteil auf Flächen, die bereits zur Verfügung stehen. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 10), soweit noch nicht erworben, aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

Auf die Belange der Eigentümer und Betriebe wurde dabei Rücksicht genommen.

Die Stellungnahme der **Unteren Naturschutzbehörde** des Landratsamtes Freyung-Grafenau (Schreiben vom 16.04.2020) zu den Ausgleichsmaßnahmen wurde mit den Auflagen A 3.4 ff. berücksichtigt.

3.4.5.4.4 Naturschutzrechtliche Abwägung

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

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.4 dieses Beschlusses 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 neugestaltet sein wird.

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

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

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).

3.4.6 Gewässerschutz

3.4.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

3.4.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Die Vorgaben der § 27 und § 47 WHG sind beachtet, da kein zusätzlicher Verkehr durch die Maßnahmen hervorgerufen wird und das Entwässerungskonzept entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik geplant ist.

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 4 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattung (Einleitungsstelle E 51) kann gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer 4.3 angeordneten Auflagen 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.

Die gutachtliche Stellungnahme des **Wasserwirtschaftsamtes Deggendorf** wurde berücksichtigt (A4).

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser aus den Entwässerungsabschnitten 1 und 3 über kommunale Kanalanlagen abzuleiten. Die Kommune hat inzwischen die Einleitungsstelle E 16 mit dem WWA, ebenso wie der Vorhabenträger, abgeklärt. Da der Antrag der Stadt Freyung auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Benutzung des Saußbaches (E 16) noch nicht verbeschieden ist, wurden vorsorglich weitere Entscheidungen unter A 4.1 vorbehalten.

3.4.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht aufgrund des Ausbaus auf bestehender Trasse in hohem Maße Flächen, die bereits im Ausgangszustand als Straßen- oder Straßennebenflächen genutzt werden. Grundstücke auf denen Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt werden, befinden sich zum Großteil bereits in öffentlicher Hand. Es werden aber auch bisher landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen.

Übersicht zu den beanspruchten Flächen:

Notwendiger Grunderwerb aus Privatgrundstücken (Unterlage 10.2)	rd. 13.200 m ²
Notwendige vorübergehende Inanspruchnahme aus Privatgrundstücken (Unterlage 10.2)	rd. 12.500 m ²
Waldflächen	-

Landwirtschaftliche Nutzflächen einschließlich land- und forstwirtschaftlicher Lagerflächen für Straßenflächen	rd. 6.338 m ²
Landwirtschaftliche Nutzflächen einschließlich land- und forstwirtschaftlicher Lagerflächen für Straßennebenflächen	rd. 4.583 m ²

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergab jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (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.

Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose (Güter- und Schwerverkehrsanteil) zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken 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. Die Kompensationsmaßnahmen erfolgen nämlich vorrangig auf Grundstücken, die dem Vorhabenträger bereits zur Verfügung stehen. Zum Teil sind die Maßnahmenflächen als Ökokontomaßnahme ausgewiesen. Für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden werden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Das Ausgleichskonzept ist mit der Unteren sowie Höheren Naturschutzbehörde abgestimmt und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausgereift und nachvollziehbar. Es muss nicht, z. B. durch Umstellung auf sog. PIK-Maßnahmen, geändert werden, denn der Vorhabenträger hat sich zwischen mehreren Konzepten der Kompensation - unter Berücksichtigung des naturschutzfachlichen Maßnahmenziels und agrarstruktureller Belange - für eine nachvollziehbare und angemessene Lösung entschieden, um zu vermeiden, dass land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen aus der Nutzung genommen werden. Die Straßenböschungen können wegen der betriebsbedingten Wirkungen der Straße nicht zur Kompensation herangezogen werden. Hier sind zum Beispiel Gestaltungsmaßnahmen zur Einbindung des Straßenkörpers in die Landschaft geplant.

Die Sicherung der Bodenfunktionen ist mit den Auflagen (A 3.6.5) sichergestellt und eine ordnungsgemäße Oberflächenentwässerung nach den Planunterlagen vorgesehen. Das landwirtschaftliche Wegenetz wird in ausreichendem Maße, bemessen nach den Richtlinien, an die neuen Verhältnisse angepasst. Außerdem werden ausreichend befestigte Zufahrten hergestellt (A 3.6.2).

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.

3.4.8 Städtebauliche, gemeindliche Belange

Einschränkungen der baulichen Entwicklung der Stadt Freyung durch das Straßenbauvorhaben sind nicht erkennbar. Planungen der Stadt Freyung, die im Widerspruch zum beantragten Bauvorhaben stehen, liegen nicht vor und wurden auch nicht geltend gemacht.

Der Forderung der **Stadt Freyung** (Schreiben vom 27.01.2020 / Sitzungsprotokoll zum dreistreifigen Ausbau der B 12 vom 21.10.2013), die Kreuzung Bundesstraße 12 / Staatsstraße 2132 höhenfrei auszubauen wird nachgekommen. Mit dieser baulichen Lösung wird die Querung der Bundesstraße 12 für landwirtschaftlichen Verkehr und Fußgänger höhenfrei möglich und die Probleme Unfallschwerpunkt sowie Verkehrsstau an der Einmündung St 2132 - vor allem zu Stoßzeiten - werden wie gefordert gelöst. Der ebenso vorgeschlagenen Planungsvariante Bau eines Kreisverkehrs und einer Unterführung für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie Fußgänger wurde nicht der Vorzug gegeben, weil ein Kreisverkehrsplatz dem vorhandenen und geplanten Ausbaukonzept der B 12 widersprechen würde. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.2 Planungsvarianten verwiesen.

Für Fußgänger und Radfahrer kann laut Stellungnahme des Vorhabenträgers eine Geh- und Radwegeverbindung auf dem Bauwerk 03 (RV Nr. 2.1.2) nachgerüstet werden, wenn sich bis zur Baudurchführung ein gesteigerter Querungsbedarf ergeben sollte.

Wegen der Forderung zur Bemessung der Anwandwege muss die Planung nicht geändert werden. Der Vorhabenträger hat sich bei der Wahl der erforderlichen Parameter an den Richtlinien DWA-A 904 orientiert.

Die Ableitung des Straßenoberflächenwassers ist wie folgt vorgesehen:

Für das Oberflächenwasser aus dem Entwässerungsabschnitt 2 wird die bestehende Einleitung in den Saußbach genutzt. Dieser Entwässerungsabschnitt bedingt keine Veränderung gegenüber dem Bestand. Das von Bau-km 2+200 bis Bau-km 2+650 anfallende Straßenoberflächenwasser und Geländewasser der Entwässerungsabschnitte 1 und 3 wird über Kanäle der Stadt Freyung in den Saußbach eingeleitet. Hierzu wurde von der Stadt Freyung in einem gesonderten Wasserrechtsverfahren ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis zur Benutzung des Saußbachs durch das Einleiten von gesammeltem Niederschlagswasser bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde beantragt.

Die übrigen Forderungen betreffen den 3-streifigen Ausbau südlich Freyung.

Von der **Gemeinde Jandelsbrunn** (Schreiben vom 19.02.2020) und vom **Markt Röhrnbach** (Schreiben vom 27.02.2020) wurden keine Einwendungen erhoben.

3.4.9 Sonstige öffentliche Belange

3.4.9.1 Ver- /Entsorgungsunternehmen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Soweit sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben,

müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A 3.1 und A 3.2 wird verwiesen.

Die Stellungnahme der **Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH** (Schreiben vom 16.01.2020) wurden mit den Auflage A 3.1 und A 3.2 berücksichtigt, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen koordiniert werden kann.

Die Stellungnahme der **Vodafone GmbH / Vodafone Kabeldeutschland GmbH** (Schreiben vom 27.02.2020) ist unter A 3.1 und A 3.2 berücksichtigt. Die Kostentragung für die Anpassung von Telekommunikationseinrichtungen, die öffentliche Verkehrswege benutzen, richtet sich nach §§ 68 ff. TKG. Soweit die Einrichtungen auf privaten Grundstücken liegen, ist die Kostentragung nach Entschädigungsrecht zu regeln.

Die Forderung der **Bayernwerk AG** (Schreiben vom 20.11.2014) wurden mit den Auflagen A 3.1 und A 3.2 berücksichtigt, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.4.9.2 Fischereiliche Belange

Die Stellungnahme der **Fachberatung für Fischerei** beim Bezirk Niederbayern (Schreiben vom 14.02.2020), dass Fischereiberechtigte von betroffenen Gewässern rechtzeitig zu unterrichten sind, ist mit Auflage A 3.1.5 berücksichtigt. Damit können ggf. nötige Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergriffen werden. Die Errichtung von Sand- und Schlammfängen ist in Auflage A 3.2 festgehalten.

Die Forderungen des **Landesfischereiverbandes Bayern e. V.** (Schreiben vom 02.12.2019) - Schutz der Vorfluter vor Sedimenteinträgen und Abschwemmungen aufgrund eines randlich beanspruchten Grabens sowie regelmäßige Überprüfung der Einleitungsstellen - sind mit Auflagen A 3.2 und A 4.3.3 berücksichtigt. Der Einsatz einer ökologischen Baubegleitung ist unter A 3.4 angeordnet.

3.4.9.3 Denkmalschutz

Nach Mitteilung des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege ist im Bereich des Ausbaus der Bundesstraße eine Vermutungs- / Verdachtsfläche (V-2-7147-0002) eingetragen.

Das Vorhaben kann auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes zugelassen werden. Die für das Vorhaben sprechenden Belange gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes hier vor. Die in der Stellungnahme des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege dargestellten Gegebenheiten „Im Bereich des Ausbaus der Bundesstraße ist eine Vermutungs- / Verdachtsfläche aufgrund von Einzelfunden (Inv.Nr. V-2-7147-0002) eingetragen“, 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 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.

Die unter A 3.7.1 angeordneten Schutzauflagen dienen dem vorrangigen, vom Vorhabenträger 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 Vorhabenträger und Bayerischem Landesamt für Denkmalpflege vorbehalten, an deren Stelle soweit erforderlich auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt.

Da spätestens vier Monate vor Baubeginn mit einer archäologischen Sonda-ge/Untersuchung begonnen werden sollte, damit ggf. notwendige Ausgrabungen rechtzeitig durchgeführt werden können, ist unter A 3.1 die Pflicht des Vorhabenträgers, das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege mindestens vier Monate vor Baubeginn zu informieren, festgehalten.

3.4.9.4 Buslinien

Die von der **Regionalbus Ostbayern GmbH** (Schreiben vom 29.11.2019) geforderte Befahrbarkeit mit zwei- bzw. dreiachsigen Kraftfahrernibussen (2,55 m breit, bis 15 m lang, 4 m hoch, zul. Gesamtgewicht bis 26 t) ist laut Stellungnahme des Vorhabenträgers problemlos möglich. Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde sind daher nicht erforderlich.

3.5 Private Einwendungen

3.5.1 Allgemeine Bemerkungen zu grundsätzlichen Punkten:

3.5.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden ca. 1,32 ha Fläche aus Privateigentum benötigt (siehe Planunterlage 10 vom 31.10.2019).

Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch eine andere Lösung 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.

Für einzelne landwirtschaftliche Betriebe kann der Grundverlust zu erheblichen Schwierigkeiten führen. Damit sind nicht nur private Belange der Eigentümer (Art. 14 und 12 GG), sondern ist auch der öffentliche Belang der Erhaltung leistungs-

fähiger landwirtschaftlicher Betriebe, der sich u. a. aus § 5 Landwirtschaftsgesetz ergibt, berührt.

Nach der landwirtschaftlichen Betriebslehre kann man grundsätzlich von einem Vollerwerbsbetrieb als Existenzgrundlage ausgehen, wenn 1 bis 1,5 Arbeitskräfte rationell eingesetzt werden können. Ein Betrieb, bei dem diese Voraussetzungen bereits vor dem Grundverlust für den Straßenbau fehlen, also z. B. ein deshalb als Zu- oder Nebenerwerbsbetrieb geführter Hof, stellt keine gesicherte alleinige Existenzgrundlage dar. Reine Pachtbetriebe scheiden zumindest bei kurzfristiger rechtlicher Sicherung als Existenzgrundlage aus. Anders kann es bei gemischten Betrieben mit einem gewissen Mindestbestand an Eigenflächen und langfristig angepachteten Flächen sein, denn das Pachtrecht genießt im Rahmen des Vertrages Bestandsschutz und damit Eigentumsschutz im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG (BVerfGE 95, 267).

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zuzüglich evtl. Nebeneinkünfte (Ferien auf dem Bauernhof, Pensionspferdehaltung) abzüglich der Festkosten, eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 € / Jahr ergeben. Die Verhältnisse in der Landwirtschaft lassen derzeit jedoch entsprechende Gewinne bei einer Vielzahl von Betrieben nicht zu, so dass man die Existenzfähigkeit eines Betriebes in Zweifelsfällen zugunsten des Betriebes anhand der durchschnittlichen Privatentnahmen der Betriebsleiterfamilie (rund 20.000 € / Jahr) oder sogar nur der Entnahmen für die Lebenshaltung (rund 15.000 € / Jahr) misst. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Vollerwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einem Jahresgewinn von rund 22.000 € bis 25.000 € ausgehen. Sinkt der Gewinn wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 25.000 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät der Betriebsgewinn an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Gewinnschwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Prüfung der Existenzfähigkeit eines landwirtschaftlichen Betriebes ist grundsätzlich nach objektiven betriebswirtschaftlichen Maßstäben durchzuführen. Die Planfeststellungsbehörde darf aber - ungeachtet betriebswirtschaftlicher Kategorien wie Eigenkapitalbildung und Faktorentlohnung - nicht die Augen vor einer Betriebsführung oder Bewirtschaftung verschließen, die dem Inhaber für einen beachtlichen Zeitraum eine - immerhin - eingeschränkte Existenzgrundlage sichert, weil dieser schlicht „von seiner Hände Arbeit“ lebt (BVerwG vom 14.4.2010 Az. 9 A 13/08).

Unterschreitet bei einem Vollerwerbsbetrieb der durch die Straßenbaumaßnahme ausgelöste Flächenverlust 5 % der gesamten anrechenbaren landwirtschaftlichen Nutzfläche, scheidet im Regelfall eine Existenzgefährdung aus. Nach Erkenntnissen der landwirtschaftlichen Betriebslehre können derart geringe Flächenverluste durch eine entsprechende Betriebsorganisation im Regelfall ohne Nachteile ausgeglichen werden. Anderes kann allenfalls dann gelten, wenn im Einzelfall besondere Bewirtschaftungserfordernisse (z.B. bei Sonderkulturen) vorliegen. Vorübergehende Inanspruchnahmen, z.B. für Arbeitsstreifen, Ablagerungsflächen oder ähnliches, werden im Regelfall die Existenzfähigkeit nicht nachteilig beeinträchtigen, da diese Flächen dem Betrieb nicht auf Dauer entzogen werden und für die Zeit der Inanspruchnahme zudem eine Nutzungsausfallentschädigung gezahlt wird. Die Planfeststellungsbehörde kann daher regelmäßig bei einer Landinanspruchnahme bis zu diesem Anhaltswert ohne Einholung

eines landwirtschaftlichen Sachverständigengutachtens davon ausgehen, dass eine vorhabensbedingte Existenzgefährdung oder -vernichtung nicht eintritt (BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 A 13/08, in juris Rn. 27).

Die sichere Aussicht auf geeignetes Ersatzland kann u.U. die betriebliche Existenzgefährdung weniger gewichtig erscheinen lassen. Auf individuelle Besonderheiten des einzelnen Betriebes wird bei den Einwendungen näher eingegangen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass hier die Belange des Straßenbaus den betrieblichen Belangen vorgehen.

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.

3.5.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, NJW 1997, 142). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d. h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Zum Lärmschutz wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4 verwiesen.

3.5.1.2.1 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.

3.5.1.2.2 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 Bil-

ligkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestaltung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Die Frage der Ersatzlandbereitstellung hat im Rahmen der planerischen Abwägung rechtliche Bedeutung, insbesondere wenn der Betrieb durch die Planung in seiner Existenz ernsthaft gefährdet ist oder vernichtet würde und Ersatzland zur Verfügung steht, um die Gefährdung oder Vernichtung zu vermeiden. Wird die betriebliche Existenz weder vernichtet noch gefährdet, kann der Eigentümer auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen werden. Zeichnet sich hingegen ohne eine Landabfindung letztlich eine Existenzvernichtung als eine reale Möglichkeit ab, so ist dies als zu beachtender privater Belang mit dem ihm zukommenden Gewicht in die Abwägung einstellen. Ist in einem derartigen Fall die Frage der Existenzvernichtung für das Abwägungsergebnis der konkreten Planung jedoch ausschlaggebend, ist zu klären, ob geeignetes Ersatzland zur Verfügung steht. Einer derartigen Klärung bedarf es allerdings nicht, wenn die Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu dem Ergebnis kommt, dass das planerische Ziel selbst um den Preis der Existenzvernichtung verwirklicht werden soll (BVerwG vom 28.01.1999, UPR 1999, 268; BVerwG vom 14.04.2010, Az 9 a 13/08, in juris Rn. 36).

3.5.1.2.3 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). 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. Durch entsprechende Querungsmöglichkeiten und Parallel- oder Ersatzwege werden Nachteile durch Umwege gering gehalten, die Erschließung der Grundstücke jedenfalls sichergestellt.

3.5.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A 3.6.3 klargelegt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein

könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört zum Zubehör der Straße. Sie ist 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. Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in § 8a Abs. 7 FStrG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.5.1.2.5 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. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß § 19 Abs. 2 FStrG oder Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden (a. A. de Witt in NVwZ 1995,31). Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im Übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG 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 auch 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).

3.5.2 Einzelne Einwender

3.5.2.1 Von der **Landvokat Rechtsanwaltsgesellschaft mbH** vertretene Mandanten (Schreiben vom 02.03.2020)

3.5.2.1.1 **Einwendernummer 201** (Schreiben vom 02.03.2020)

Der im Einwendungsschreiben geforderte Kreisverkehrsplatz, mit Vorteilen insbesondere hinsichtlich Flächenverbrauch und Herstellungskosten, kann nicht umgesetzt werden, weil der Vorhabenträger nachvollziehbar und technisch bewährt nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) und nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAL) planen muss. Nach der vom BMVI vorgegebenen Verbindungsfunktionsstufe 1 ergibt sich die Straßenkategorie Landstraße LS 1 und hieraus im Regelfall die Entwurfsklasse 1. Aus diesen Vorgaben wurde in den vergangenen Jahren für den Ausbau der B 12 nördlich von Passau ein Konzept für den Ausbau der Bundesstraße entwickelt, nämlich die Knotenpunkte an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen bzw. Einmündungen teilplanfrei und die Bundesstraße abschnittsweise dreistreifig auszubauen. Damit wird die Bundesstraße nach den Vorgaben der RAL entsprechend ihrer Netzfunktion möglichst gleichartig ausgebildet. Der Vorhabenträger führt hierzu in seiner Stellungnahme aus, dass die jüngst höhenfrei umgebauten Knotenpunkte im Zuge der B 12 bei Straßkirchen, Hutthurm Süd und Nord und Außernbrünst sowie die bereits früher hergestellten Knotenpunkte bei Kastenreuth, Salzweg und Straßkirchen-Süd Beispiele für bestmöglich praktizierte Verkehrssicherheit an Bundesfernstraßen sind. Diese Knotenpunkte sind nach Angaben des Vorhabenträgers seit ihrem Umbau nahezu unfallfrei. Im Widerspruch zu diesem Ausbaukonzept der Bundesstraße 12 steht nur der etwa 1,6 km vom Bauvorhaben entfernte Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt B 12 / B 533, weil die Streckencharakteristik der Bundesstraße unterbrochen wird. Dies zeigt auch die Unfallstatistik. Im Bereich des bestehenden Kreisverkehrsplatzes haben sich nach Erhebungen des Vorhabenträgers in den Jahren von 1998 bis 2020 54 polizeilich erfasste Unfälle (mit drei Schwerverletzten, 18 Leichtverletzten und 33 Sachschadensunfälle) mit hohem volkswirtschaftlichem Schaden ereignet. Eine Vielzahl von Verbesserungsmaßnahmen musste angestrengt werden. Es wurde sogar überlegt, diesen Knotenpunkt ebenfalls höhenfrei zu gestalten. Dieser Kreisverkehrsplatz, der unter anderen Voraussetzungen und auf Grundlage anderer Vorschriften gebaut wurde, lässt sich zwar als Argument für einen Kreisverkehrsplatz anführen, vermag jedoch nicht dahin zu überzeugen, dass ein Kreisverkehrsplatz die beste Lösung wäre. Ebenso wenig muss wegen des Rückgriffs auf Entwurfsparameter der Entwurfsklasse 2 bei der Trassierung der Bundesstraße in Lage und Höhe eine höhengleiche Lösung angestrebt werden. Unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose und dass Baumaßnahmen im Zuge der B 12 bestandsorientiert und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen durchgeführt werden sollen, ist die Wahl dieser Gestaltungsmerkmale nachvollziehbar vernünftig. Den Zielvorgaben der RIN und RAL (Verbindungsfunktion) wird die Bundesstraße 12 dennoch gerecht. Die Wahl eines (höhengleichen) Kreisverkehrsplatzes würde allerdings in EKL2 nur als Ausnahme zulässig sein. Hier überzeugt die Konzeption des Vorhabenträgers an unfallträchtigen und verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen einheitlich höhenfreie Kreuzungsanlagen bauen zu wollen. Ein Abweichen vom Ausbaukonzept und damit vom Grundsatz der Kontinuität wäre nicht vernünftig. Selbst wenn man von den o. g. Richtlinien abweichen wollte, könnte unter der Annahme, dass eine Straße der Entwurfsklasse 2 mit einer Straße der Entwurfsklasse 2 oder 3 verknüpft wird, ein Kreisverkehrsplatz nur in begründeten Ausnahmefällen eingesetzt werden. Ein

derartiger Ausnahmefall liegt hier aber nicht vor, weil - wie im Erläuterungsbericht dargestellt - der Knotenpunkt Freyung-Ort zum Beispiel nicht am Ende bzw. Anfang des Streckenzuges liegt oder die höherrangige Strecke bei Freyung-Ort abknickt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der teilplanfreie Ausbau der Kreuzung B 12 / St 2132 bei Freyung Ort für die Bundesstraße 12 mit ihrer hohen Verbindungsfunktion unter Abwägung aller Belange eine vernünftige Lösung ist, um den vorhandenen und zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Dem Grundsatz der Kontinuität wird gefolgt und eine verkehrssichere Lösung verwirklicht. Es wird auch auf die Erläuterungen zur Planrechtfertigung unter C 3.3, die Ausführungen zu den Planungsvarianten unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen, auf die Ausführungen zum Ausbaustandard unter C 3.4.3 (und auch auf C 3.5.2.3.3) verwiesen.

Schonender kann das Bauvorhaben nicht erfolgen, d. h. der Grunderwerb von 683 m² und die vorübergehende Inanspruchnahme von 679 m² vom Grundstück Flnr. 49/1, Gemarkung Ort, im unmittelbaren Umfeld des Kreuzungsbereiches, kann nach Auffassung der Regierung nicht vermieden werden.

Soweit der Lärmschutz auch im Erörterungstermin diskutiert wurde, wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4. verwiesen. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich die Beurteilungspegel - unter Berücksichtigung der vorgesehenen Lärmschutzwand von Bau-km 2+403 bis Bau-km 2+531 - nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. nicht auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht erhöhen, so dass kein Fall einer wesentlichen Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt. Auch der Fall des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV, dass bereits ohne Ausbau vorhandene Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch die Ausbaumaßnahme noch weiter erhöht werden, ist nicht gegeben. Die Lärmschutzmaßnahmen sind rechtlich ausreichend, zumal im Vergleich zum Ist-Zustand vielfach eine leichte Reduzierung erreicht werden kann.

3.5.2.1.2 **Einwendernummer 202** (Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Straßenbauvorhabens, mit denen die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 49, Gemarkung Ort, (1.618 m² dauerhaft) im unmittelbaren Umfeld des Kreuzungsbereiches verringert oder gar vermieden würde, werden nicht gesehen.

Auch die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 73, Gemarkung Ort, für die fachgerechte Anpassung des nachgeordneten Wegenetzes und die Grundinanspruchnahme zum Bau der nordwestlich liegenden Rampe aus dem Grundstück Flnr. 88, Gemarkung Ort, kann nicht vermieden werden.

Das Grundstück Flnr. 88 ist in den Grunderwerbsunterlagen komplett als Erwerbsfläche eingetragen, weil, im Fall der Herstellung einer Böschung, eine kleine unwirtschaftliche Restfläche verbleiben würde. Der Vorhabenträger beabsichtigt hier aufgrund geeigneter Höhenverhältnisse Überschussmassen (Auffüllfläche 2) einzubauen. Der Einbau von Überschussmassen (Auffüllfläche 2) ist auch auf der südlichen Restfläche des Grundstückes Flnr. 73, das erworben werden soll, vorgesehen. Auf einer nördlich des öffentlichen Feld- und Waldweges (RV Nr. 1.2.7) liegenden Teilfläche des Grundstückes Flnr. 73, das als vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche in den Grunderwerbsunterlagen eingetragen ist, ist ebenso der Einbau von Überschussmassen (Auffüllfläche 1) geplant, um den Höhenunterschied zur Straße auszugleichen und die spätere Nutzbarkeit des Grundstückes zu verbessern. Entsprechende Regelungen (Auffüllungen, unwirtschaftliche Restflächen) sind nicht im Planfeststellungsverfahren zu treffen, sondern im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen zu vereinbaren. Grunderwerb und Einbau der Massen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde somit zielführend und verträglich gelöst.

Hinsichtlich des historischen Quellwasserverteilungssystems (Quelle Flnr. 261, Gemarkung Ort), das mit einer historischen Steinleitung (Steinschlauch, 19. Jahrhundert) südlich der Straße nach Falkenbach in das Zentrum von Ort geleitet wird, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme zugesagt, vor Baubeginn die Menge und Qualität des Wassers beweiskräftig festzustellen. Sollte die Aufrechterhaltung der privaten Versorgungsanlage mit vertretbarem technischen Aufwand nicht möglich sein, wird eine Ersatzversorgung geschaffen oder Entschädigung geleistet. Im Bereich des Baufeldes ist er bereit, den Verlauf und die Bauweise der Leitung zu erkunden und zu dokumentieren. Bautechnisch wird der Vorhabenträger, soweit möglich, auf die Leitung Rücksicht nehmen und Teile, die entfernt werden müssen, funktionsgerecht ersetzen.

Alternativ hierzu hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, dass er bereit wäre, abhängig von der Lage der Leitung, den bautechnischen Erhaltungsmöglichkeiten, der Bereitschaft der Berechtigten, der Prüfung durch die Denkmalschutzbehörde etc., die Wasserleitung im Bereich des Bauvorhabens gegebenenfalls neu zu erstellen. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten.

3.5.2.1.3 **Einwendernummer 203** (Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des Bauvorhabens, um die Betroffenheit hinsichtlich der Fahrsilos auf den Grundstücken Flnrn. 89 und 7, jeweils Gemarkung Ort, zu verringern, werden nach Planänderung vom 19.11.2021 unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Die Fahrsilos nördlich der Bundesstraße würden mit den Varianten 2 bis 5 (höhenfrei) mehr beeinträchtigt als bei der Plantrasse. Für das Fahrsilo südlich der Bundesstraße wären bei diesen Varianten aber geringere Beeinträchtigungen zu erwarten. Mit der Nullvariante bzw. höhengleichen Lösungen wären keine bzw. geringere Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Nullvariante wird aber ausgeschlossen, weil mit ihr die unzureichenden Verkehrsverhältnisse nicht beseitigt würden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben wäre nicht vertretbar, da die Funktion der Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind. Bei den höhenfreien Varianten werden die Variante 3 und die Variante 5 u. a. deshalb ausgeschlossen, weil erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten wären.

Auch die Variante 2 kommt nicht zum Tragen, weil sich im Vergleich mit der Plantrasse und der Variante 4 zeigt, dass sie die ungünstigste Lösung u. a. hinsichtlich Natur-, Landschafts- und Artenschutz wäre. Außerdem hätte sie Nachteile bei den verkehrlichen Belangen und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit. Die Variante 4 wurde nicht gewählt, weil auch sie nach einer tiefergehenden Untersuchung ungünstiger als die Plantrasse zu beurteilen ist.

Eine höhengleiche Knotenpunktlösung zum Beispiel in Form eines Kreisverkehrsplatzes (Variante 1), kann nicht umgesetzt werden, weil die Einordnung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Neben den Ausführungen zu den Planungsvarianten (C 3.4.2) wird auch auf C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) (und auch auf C 3.5.2.3.3) verwiesen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der teilplanfreie Ausbau der Kreuzung B 12 / St 2132 bei Freyung Ort für die Bundesstraße 12 mit ihrer hohen Verbindungsfunktion unter Abwägung aller Belange eine vernünftige Lösung ist, um den vorhandenen und zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Dem Grundsatz der Kontinuität wird gefolgt und eine verkehrssichere Lösung verwirklicht. Schonender kann das Bauvorhaben nicht erfolgen, d. h. die in den Grunderwerbsunterlagen dargestellte Grundinanspruchnahme der Grundstücke Flnrn. 7, 9 und 89, jeweils Gemarkung Ort, können nach Auffassung der Regierung nicht vermieden werden. Die Betroffenheit des Fahrsilos auf dem Grundstück Flnr. 89 konnte der Vorhabenträger durch Planänderung (Stützmauer, Weg zum Fahrsilo auf dem Grundstück Flnr. 89) wesentlich verringern. Er hat die Änderungen den Einwendern sowie deren Anwalt vorgestellt. Der Planfeststellungsbehörde wurden Einverständniserklärungen vorgelegt.

Die Zusage, die im Einwendungsschreiben dargelegten Sachverhalte zum Fahrsilo auf dem Grundstück Flnr. 7 (Siloanlage wird auf der Nordseite mit Stahlträgern in den Untergrund abgestützt) bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und technische Lösungen zum Erhalt der Fundamentierung zu erarbeiten, sind unter A 6.1 festgehalten. Auch die Zusage des Vorhabenträgers zur Thematik Fahrsilo, wenn notwendig, für fachliche Fragen bezüglich landwirtschaftlicher Belange einen Sachverständigen hinzuzuziehen, ist dort festgehalten.

Über Entschädigungsfragen ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden.

Entscheidungserhebliche Beeinträchtigungen für den Betrieb sind mit der Gestaltung der Kreuzung St 2132 / GVS Ort-Falkenbach (RV Nr. 1.2.3) / öFW (RV Nr. 1.2.14) hinsichtlich Befahrbarkeit nicht zu erwarten, weil die Kreuzung übersichtlich und in den Radien gut befahrbar ausgebildet wird. Insoweit ist eine Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation anzunehmen. Vorteilhaft wirkt sich das Bauvorhaben für den Betrieb insoweit aus, weil künftig die Bundesstraße 12 nicht mehr höhengleich gequert werden muss.

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme zugesagt, die Zaunanlage des Betriebsgeländes (Biogasanlage) – soweit durch das Bauvorhaben betroffen – in ihrer bisherigen Form wiederherzustellen. Hiermit bestand Einverständnis beim Erörterungstermin. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Hinsichtlich des historischen Quellwasserverteilungssystems (Quelle Flnr. 261, Gemarkung Ort), das mit einer historischen Steinleitung (Steinschlauch, 19. Jahrhundert) südlich der Straße nach Falkenbach in das Zentrum von Ort geleitet wird, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme zugesagt, vor Baubeginn die Menge und Qualität des Wassers beweiskräftig festzustellen. Sollte die Aufrechterhaltung der privaten Versorgungsanlage mit vertretbarem technischen

Aufwand nicht möglich sein, wird eine Ersatzversorgung geschaffen oder Entschädigung geleistet. Im Bereich des Baufeldes ist er bereit, den Verlauf und die Bauweise der Leitung zu erkunden und zu dokumentieren. Bautechnisch wird der Vorhabenträger, soweit möglich, auf die Leitung Rücksicht nehmen und Teile, die entfernt werden müssen, funktionsgerecht ersetzen.

Alternativ hierzu hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin angeboten, abhängig von der Lage der Leitung, den bautechnischen Erhaltungsmöglichkeiten, der Bereitschaft der Berechtigten, der Prüfung durch die Denkmalschutzbehörde etc., die Wasserleitung im Bereich des Bauvorhabens gegebenenfalls neu zu erstellen. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten.

3.5.2.1.4 Einwendernummer 204
(Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Auf die in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis dargestellte Grundinanspruchnahme kann deshalb nicht verzichtet werden. Die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 50, Gemarkung Ort, ist notwendig, um die südwestliche Rampe zum Knotenpunkt herzustellen und die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstückes Flnr. 261, Gemarkung Ort, um die Gemeindeverbindungsstraße Ort-Falkenbach (RV Nr. 1.2.3) an die geänderte Situation anzupassen.

3.5.2.1.5 Einwendernummer 205
(Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Auf die in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis dargestellte Grundinanspruchnahme kann deshalb nicht verzichtet werden. Die Grundinanspruchnahme aus den Grundstücken Flnrn. 256, 6 und 72, jeweils Gemarkung Ort, ist notwendig, um den Knotenpunkt mit Rampen nach den Richtlinien herzustellen und das nachgeordnete Wegenetz (verschiedene öffentliche Feld- und Waldwege) anzupassen.

Soweit Flnr. 72 über die bauzeitliche Inanspruchnahme hinaus mit Überschussmassen (über die Zuwegung hinaus) aufgefüllt werden soll, um die spätere Nutzbarkeit des Grundstückes zu verbessern, sind Regelungen nicht im Planfeststellungsverfahren zu treffen, sondern im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen zu vereinbaren.

Die Herstellung einer Zufahrt zum Grundstück Flnr. 72 hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme zugesagt (A 6.1). Hierzu wird auch auf A 3.6.2 verwiesen. Im Erörterungstermin hat er eine Zufahrt vom öFW (RV Nr. 1.2.14) zum Grundstück Flnr. 6 zugesagt. Die Zusage ist auch unter A 6.1 festgehalten.

Hinsichtlich des historischen Quellwasserverteilungssystems (Quelle Flnr. 261, Gemarkung Ort), das mit einer historischen Steinleitung (Steinschlauch, 19. Jahrhundert) südlich der Straße nach Falkenbach in das Zentrum von Ort geleitet wird, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme zugesagt, vor Baubeginn die Menge und Qualität des Wassers beweiskräftig festzustellen. Sollte die Aufrechterhaltung der privaten Versorgungsanlage mit vertretbarem technischen Aufwand nicht möglich sein, wird eine Ersatzversorgung geschaffen oder Entschädigung geleistet. Im Bereich des Baufeldes ist er bereit, den Verlauf und die Bauweise der Leitung zu erkunden und zu dokumentieren. Bautechnisch wird der Vorhabenträger, soweit möglich, auf die Leitung Rücksicht nehmen und Teile, die entfernt werden müssen, funktionsgerecht ersetzen.

Alternativ hierzu hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin angeboten, abhängig von der Lage der Leitung, den bautechnischen Erhaltungsmöglichkeiten, der Bereitschaft der Berechtigten, der Prüfung durch die Denkmalschutzbehörde etc., die Wasserleitung im Bereich des Bauvorhabens gegebenenfalls neu zu erstellen. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten.

3.5.2.1.6 **Einwendernummer 206** (Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Straßenbauvorhabens, mit denen die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 256/1, Gemarkung Ort, (840 m² dauerhaft) verringert oder gar vermieden würde, werden nicht gesehen. Die Grundinanspruchnahme ist notwendig, um das nachgeordnete Wegenetz (GVS Ort-Falkenbach, öFW) im Zuge des Bauvorhabens ordnungsgemäß nach den Richtlinien des Straßenbaus anzupassen. Selbst wenn Baurecht für das Grundstück vorliegen würde, könnte keine andere Planungsentscheidung getroffen werden. Festlegungen in der Bauleitplanung der Stadt Freyung, dass das Grundstück bebaut werden darf, wurden nicht vorgelegt und sind auch nicht bekannt. Auch entsprechende Bauanträge konnten nicht festgestellt werden. Ein Grundstück mit der Flnr. 260/1 ist vom Bauvorhaben nicht betroffen.

3.5.2.1.7 Einwendernummer 207
(Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Straßenbauvorhabens, mit denen die Grundinanspruchnahme aus den Grundstücken Flnrn. 3 (100 m² dauerhaft) und 71 (170 m² dauerhaft), jeweils Gemarkung Ort, verringert oder gar vermieden würde, werden nicht gesehen. Die Grundinanspruchnahme ist u.a. notwendig, um das nachgeordnete Wegenetz im Zuge des Bauvorhabens ordnungsgemäß nach den Richtlinien des Straßenbaus anzupassen.

Soweit Flnr. 71 über die bauzeitliche Inanspruchnahme hinaus mit Überschussmassen aufgefüllt werden soll, um die spätere Nutzung des Grundstückes zu verbessern, sind Regelungen nicht im Planfeststellungsverfahren zu treffen, sondern im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen zu vereinbaren.

Wegen des Einwandes zur Einzäunung des Grundstückes Flnr. 3 und der Zufahrtsmöglichkeiten hat der Vorhabenträger zugesagt, dass der Zaun in seiner ursprünglichen Ausführung wiederhergestellt wird und die Anzahl der Zufahrten erhalten bleibt. Für das Grundstück Flnr. 71 wird er eine den Anforderungen entsprechende Zufahrt herstellen. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten. Hinsichtlich Zufahrten wird auch auf A 3.6.2 verwiesen.

Hinsichtlich des historischen Quellwasserverteilungssystems (Quelle Flnr. 261, Gemarkung Ort), das mit einer historischen Steinleitung (Steinschlauch, 19. Jahrhundert) südlich der Straße nach Falkenbach in das Zentrum von Ort geleitet wird, hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme zugesagt, vor Baubeginn die Menge und Qualität des Wassers beweiskräftig festzustellen. Sollte die Aufrechterhaltung der privaten Versorgungsanlage mit vertretbarem technischen Aufwand nicht möglich sein, wird eine Ersatzversorgung geschaffen oder Entschädigung geleistet. Im Bereich des Baufeldes ist er bereit, den Verlauf und die Bauweise der Leitung zu erkunden und zu dokumentieren. Bautechnisch wird der Vorhabenträger, soweit möglich, auf die Leitung Rücksicht nehmen und Teile, die entfernt werden müssen, funktionsgerecht ersetzen.

Alternativ hierzu hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin angeboten, abhängig von der Lage der Leitung, den bautechnischen Erhaltungsmöglichkeiten, der Bereitschaft der Berechtigten, der Prüfung durch die Denkmalschutzbehörde etc., die Wasserleitung im Bereich des Bauvorhabens gegebenenfalls neu zu erstellen. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten.

3.5.2.1.8 Einwendernummer 208
(Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1

(1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Auf die in den Grunderwerbsplänen und im Grunderwerbsverzeichnis dargestellte Grundinanspruchnahme kann deshalb nicht verzichtet werden. Die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 260, Gemarkung Ort, ist notwendig, um das nachgeordnete Wegenetz anzupassen.

3.5.2.1.9 **Einwendernummer 209** (Schreiben vom 02.03.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen (und auch unter C 3.5.2.3.3) behandelt. Hier und auch unter C 3.5.2.1.1 (1. Absatz) ist ausgeführt, warum der geforderte höhengleiche Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann. Die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen sprechen dagegen.

Möglichkeiten einer anderen Gestaltung des Straßenbauvorhabens, mit denen die Grundinanspruchnahme aus dem Grundstück Flnr. 260, Gemarkung Ort, verringert oder gar vermieden würde, werden nicht gesehen. Die Grundinanspruchnahme ist notwendig, um das nachgeordnete Wegenetz im Zuge des Bauvorhabens ordnungsgemäß nach den Richtlinien des Straßenbaus anzupassen.

Auch wegen der Zufahrt (RV Nr. 1.2.13) zum Grundstück Flnr. 44, Gemarkung Ort, werden keine anderen Gestaltungsmöglichkeiten gesehen. Der Vorhabenträger hat die Situation im Rahmen seiner Stellungnahme untersucht und festgestellt, dass sich die durch das Bauvorhaben ergebenden Änderungen planerisch nicht vermeiden lassen. Die Fläche für die Herstellung der Zufahrt ist in den Grunderwerbsplänen als Erwerbsfläche dargestellt und soll nach dem Regelungsverzeichnis (RV Nr. 1.2.13) in Eigentum der Stadt Freyung übergehen. Die Unterhaltspflicht obliegt dem Eigentümer des Grundstückes Flnr. 44 (Nutzungsberechtigter, Einwender Nr. 209). Die Widmung zu einer öffentlichen Straße in der Baulast der Stadt Freyung, mit der die Unterhaltspflicht bei der Stadt Freyung liegen würde, oder die Übertragung der Unterhaltspflicht der Zufahrt für das Grundstück Flnr. 44 auf die Stadt Freyung, ist, da die Zufahrt nicht dem allgemeinen Verkehr, sondern den Anliegern (allein) dient, straßenrechtlich nicht möglich. Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme aber zugesagt, dass er versuchen wird, mit der Stadt Freyung (privatrechtliche) Regelungen zu treffen (A 6.1). Die im Erörterungstermin angesprochenen Vereinbarungen mit der Stadt Freyung hinsichtlich Winterdienst wurden der Planfeststellungsbehörde übermittelt.

Zur Sicherung des Anwesens der Einwender gegen Wasserrückstau und Volllaufen des Kellers mit Wasser wird der Vorhabenträger bei der Ausführungsplanung und während der Bauphase seine Zusage (A 6.1) einhalten und zusätzlich durch die Auflage A 3.6.1 gebunden, mit der der Vorhabenträger verpflichtet ist, die Oberflächenentwässerung so herzustellen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden und Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, zu beseitigen sind.

Nach der schalltechnischen Untersuchung ergibt die Berechnung am Immissionsort 3 nach Verwirklichung des Bauvorhabens Beurteilungspegel von 62 (61,6) dB(A) am Tag und 55 (54,2) dB(A) in der Nacht (Unterlage 17, Nr. 5.3 und 6.1). Der bestehende Beurteilungspegel errechnet sich mit 62 (61,6) dB(A) am Tag und 55 (54,3) dB(A) in der Nacht, d. h. der Tagwert bleibt unverändert und der Nachtwert verbessert sich um 0,1 dB(A). Die Ergebnisse wurden durch das Fachsachgebiet der Regierung von Niederbayern überprüft und bestätigt. Lärmschutzmaßnahmen können deshalb nicht angeordnet werden. Hierzu müsste der Beurteilungspegel des (von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden) Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht werden oder von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht werden. Hinsichtlich des Lärmschutzes im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C 3.4.4 ff. verwiesen.

3.5.2.2 Von der **Noerr LLP** vertretene Mandanten
(Schreiben vom 20.02.2020)

3.5.2.2.1 **Einwendernummer 301**
(Schreiben vom 20.02.2020)

Das Bauvorhaben ist notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Laut Unfallstatistik wird dieser Knotenpunkt regelmäßig als Unfallschwerpunkt erkannt. Er gehört zu den unfallträchtigsten Knotenpunkten der Bundesstraße 12. Auf die Ausführungen unter C 3.3 wird verwiesen.

Möglichkeiten einer schonenderen Gestaltung des Bauvorhabens, um die Betroffenheit des Gewerbebetriebes und die Betroffenheit des Grundstückes Flnr. 51, Gemarkung Ort, (181 m² dauerhafter Erwerb, 149 m² vorübergehende Inanspruchnahme) zu verringern, werden unter Abwägung aller Belange nicht gesehen. Die sog. Nullvariante ist nicht zielführend, weil mit ihr die unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Ein Verzicht auf das Bauvorhaben wäre nicht vertretbar, da die Funktion der Bundesstraße und die Erfüllung der Straßenbaulast zu berücksichtigen sind. Mit den in den Planunterlagen dargestellten höhenfreien Varianten 2 bis 5 würde der Gewerbebetrieb zum Teil weniger beeinträchtigt. Die Variante 3 und die Variante 5 werden aber u. a. deshalb ausgeschlossen, weil erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten wären. Auch die Variante 2 kommt nicht zum Tragen, weil sich im Vergleich mit der Plantrasse und der Variante 4 zeigt, dass sie die ungünstigste Lösung u. a. hinsichtlich Natur-, Landschafts- und Artenschutz wäre. Außerdem hätte sie Nachteile bei den verkehrlichen Belangen und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit. Die Variante 4 wurde nicht gewählt, weil auch sie nach einer tiefergehenden Untersuchung ungünstiger als die Plantrasse zu beurteilen ist.

Eine höhengleiche Knotenpunktlösung zum Beispiel in Form eines Kreisverkehrsplatzes (Variante 1), die keine Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes erwarten lässt, kann nicht umgesetzt werden, weil die Einordnung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Wegen der Wahl der Knotenpunktform wird auch auf C 3.4.2 Planungsvarianten (und auch auf C 3.5.2.3.3) verwiesen.

Um die Beeinträchtigungen für den Gewerbebetrieb und die Grundinanspruchnahme möglichst gering zu halten, ist laut Planunterlagen in diesem Bereich die Errichtung einer Stützmauer (RV Nr. 2.2.1) vorgesehen. Im Zuge der Herstellung der Stützkonstruktion mittels Bohrpfahlwand ging der Vorhabenträger laut Stellungnahme zunächst von einer Beeinträchtigung der Nutzbarkeit der nördlichen Umfahrung des Restaurants aus. Diese Beeinträchtigungen seien im Entschädigungsverfahren und nicht in der Planfeststellung zu regeln und Aussagen über das Ausmaß wären erst nach konkreter Bauausführungsplanung möglich. Im Erörterungstermin konnten vom Vorhabenträger bereits genauere Angaben dargelegt werden, wonach die Umfahrung im Zuge des Bauvorhabens nicht gesperrt bzw. die Nutzung nicht beeinträchtigt werden muss. Dem Einwand, dass die nördliche Umfahrung des Restaurants auch während der Bauarbeiten offengehalten werden muss, ist der Vorhabenträger insoweit nachgekommen.

Wegen der befürchteten Lärm- und Staubbelastungen während der Bauarbeiten für den Terrassenbereich wird auf die Auflagen A 3.5 und A 3.2 verwiesen. In diesem Zusammenhang hat der Vorhabenträger im Erörterungstermin zugesagt, eine provisorische Schutzwand mit mindestens 2 m Höhe in einem Abstand von 50 cm zum Fahrbahnrand der Umfahrung zu errichten. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten. Erhebliche Belastungen können insoweit ausgeschlossen werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen sind auf die Bauzeit beschränkt und können nicht vermieden werden.

Wegen des in der Bauleitplanung festgesetzten Blendschutzes hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme erklärt, dass soweit nach Tieferlegung der B 12 wieder ein Blendschutz erforderlich sein sollte, der vorhandene Platz dafür ausreichend sei. Im Erörterungstermin hat er eine Ersatzpflanzung für die Blendschutzhecke, die im Zuge des Bauvorhabens nicht erhalten werden kann, zugesagt. Außerdem wird das Geländer auf der Kappe der Stützmauer mit einem Blendschutz ausgeführt. Die Zusagen sind unter A 6.1 festgehalten.

Im Erörterungstermin wurde die Erschließung des Gewerbebetriebes über die Baustellenumfahrung während der Bauarbeiten wegen der anzunehmenden hohen Verkehrsbelastung kritisch hinterfragt und es wurden Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Unter anderem wurden verkehrsregulierende Maßnahmen, eine (provisorische) Linksabbiegespur, zusätzliche Parkplätze und eine provisorische Zufahrt bzw. Ausfahrt angeregt. Überlegt wurde auch, ob schon eine ggf. notwendige Lichtzeichenanlage bei der Einmündung der Staatsstraße 2132 in die Baustellenumfahrung ausreichen könnte, um genügend „Lücken“ im Verkehrsfluss für die Ab- und Einbiegevorgänge zu schaffen. Da bei den meisten Lösungsansätzen Grundstücke Dritter in Anspruch genommen werden müssten und zum Teil naturschutzfachliche Gründe dagegensprechen, verblieb es im Ergebnis dabei, dass der Vorhabenträger Lösungen im Zuge der Ausführungsplanung genauer prüfen und mit dem Betreiber abstimmen wird. Die Zusage ist unter A 6.1 festgehalten.

Über die Aufstellung von Hinweis- oder Werbeschildern ist nicht in der Planfeststellung zu entscheiden, sondern im Regelfall durch das Landratsamt in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger. Der Vorhabenträger sieht nach vorliegendem Planungsstand keine Notwendigkeit, weil mit der Bauumfahrung während der Bauzeit der gesamte Verkehr der Bundesstraße 12 ohnehin direkt an der Zufahrt des Restaurants vorbeigeführt wird.

Eine Beweissicherung nach Gefährdungsbeurteilung durch einen Gutachter hinsichtlich Erschütterungsproblematik ist unter A 6.1 angeordnet.

3.5.2.2.2 Einwendernummer 302
(Schreiben vom 20.02.2020)

Die im Einwendungsschreiben vorgetragenen Einwände sind unter C 3.5.2.2.1 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

3.5.2.3 Einwendernummer 52 – Verkehrsclub Deutschland
(Schreiben vom 29.02.2019)

Die Notwendigkeit (C 3.3) einer baulichen Maßnahme zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes am Knotenpunkt B 12 / St 2132 bei Freyung-Ort wird im Einwendungsschreiben nicht grundsätzlich in Frage gestellt. Vorgetragen wird aber, dass der Planung fehlerhafte Annahmen zugrunde liegen und insoweit die Abwägung der Alternativen fehlerhaft sei. Gefordert wird die Verwirklichung der Variante 1 (Kreisverkehrsplatz). Hierzu wird auf C 3.4.2 ff. Planungsvarianten und auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

3.5.2.3.1 Verkehrsprognose

Wie in Unterlage 1 und der Stellungnahme des Vorhabenträgers dargestellt, konnte der Vorhabenträger zur Ermittlung der Verkehrsprognose für das Jahr 2035 auf Daten der in der Nähe liegenden Zählstelle 71479110 zurückgreifen und er hat für seine Planungen ein Verkehrsgutachten (Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak) beauftragt, bei dem auch ein Gutachten für die Stadt Freyung von Dorsch Consult beigezogen wurde und zur Erfassung der Belastungssituation im März 2015 Verkehrszählungen per Videoerfassung durchgeführt wurden. Dieses Vorgehen und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens stoßen von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken.

Im Einwendungsschreiben wird eine überzogene Verkehrsprognose angeführt, weil die Bevölkerungsentwicklungsprognose im nordöstlichen Teil des Bayerischen Waldes rückläufig sei, der Anteil der mobilen Bevölkerung abnehmen wird, der überörtliche Verkehr am Grenzübergang Philippsreut stagniere und der Klimawandel einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und des Gütertransports auf der Straße erwarten lässt. Dem ist - wie im Erläuterungsbericht beschrieben - entgegenzuhalten, dass das wirtschaftliche Zusammenwachsen der benachbarten Regionen Südostbayern und Böhmen ein im Aufbau befindlicher Prozess mit großem Entwicklungspotential ist. Außerdem ist laut Stellungnahme des Vorhabenträgers eine leicht degressive Entwicklung der Region im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Eine entscheidungserhebliche Abweichung von der in den Planunterlagen dargestellten Verkehrsprognose ist insoweit nicht anzunehmen.

3.5.2.3.2 Verbindungsfunktionsstufe, Ausbaukonzept, Entwurfsklasse, höhengleiche Knotenpunktsform Kreisverkehrsplatz

Die Festlegung der Verbindungsfunktionsstufe erfolgt durch den Bund bzw. das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entsprechend der Bedeutung der Bundesfernstraßen. Hierzu wurde vom BMVI im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 ein Gutachten beauftragt. Grundlage für die Beurteilung bilden die Regelwerke des Bundes. Hier sind insbesondere die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) maßgebend. Gemäß dieser Richtlinie wurde vom BMVI die Verbindungsfunktionsstufe 1 (großräumige Verbindungsfunktion) für die Bundesstraße 12 festgelegt. Die Verbindungsbedeutung wird in Abhängigkeit von der raumordnerischen Bedeutung der

zu verbindenden Orte und dem System der zentralen Orte bestimmt. Maßgebend sind hier das Oberzentrum Passau und Prag (Metropolregion). Die im Jahr 2015 festgelegten Verbindungsfunktionsstufen wurden später (Schreiben des BMVI vom April 2018) ergänzend bei einer deutschlandweiten Netzbetrachtung überprüft und die B 12, Passau – Bundesgrenze als Teil der grenzüberschreitenden Verbindung zwischen dem Oberzentrum Passau und der Metropolregion Prag erneut in die Verbindungsfunktionsstufe 1 eingeordnet. Ein Abweichen von dieser Einstufung ist weder für den Vorhabenträger noch für die Planfeststellungsbehörde möglich.

Aus der Verbindungsfunktionsstufe bestimmen sich die Grundlagen und Standards für den Entwurf und Betrieb der Straße. So leitet sich aus der Verbindungsfunktionsstufe 1 die Straßenkategorie LS I und - im Regelfall - die Entwurfsklasse 1 ab. Der Vorhabenträger ist deshalb grundsätzlich verpflichtet die Bundesstraße 12 entsprechend der höchsten Entwurfsklasse nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012) zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Dem Ausbau der B 12 auf diesem Streckenabschnitt muss also ein „hoher Standard“ zugrunde gelegt werden. Infolgedessen verfolgt das Staatliche Bauamt Passau, das für die Gebiete Landkreis Freyung-Grafenau und Passau die Bundesfernstraßen im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland verwaltet, entsprechend dieser Vorgaben einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der Bundesstraße 12 mit teilplanfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen (Wahl der Knotenpunkte in Anlehnung an Tabelle 21 der RAL, übergeordnete Straße Entwurfsklasse 1) und dreistreifigen Abschnitten mit gesicherten Überholmöglichkeiten (Entwurfsklasse 2). Seit 2005 wurden teilhöhenfreie Knotenpunktösungen in Hutthurm-Nord, Hutthurm-Süd, Salzweg-Nord und Außernbrünst und vorher Straßkirchen-Süd, Kastenreuth und Salzweg-Süd verwirklicht. Bei der Planung und beim Bau der dreistreifigen Abschnitte wurde im Wesentlichen auf Gestaltungsmerkmale der Entwurfsklasse 2 zurückgegriffen. Dies ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung, und dass die Maßnahmen hinsichtlich Linienführung bestandsorientiert und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen, auch für Natur und Landschaft, durchgeführt werden sollen, möglich und vernünftig. Das vom Vorhabenträger dargelegte Konzept des Ausbaus der Bundesstraße 12 mit teilhöhenfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen und abschnittsweise dreistreifigen Ausbaumaßnahmen ist schlüssig und entspricht insbesondere den Vorgaben der RAL, dass Landstraßen einer bestimmten Netzfunktion aus Gründen der Verkehrssicherheit in sich möglichst gleichartig („standardisiert“) ausgebildet werden sollen. Die bestehende Bundesstraße 12 ist ortsdurchfahrtenfrei und mit im Wesentlichen abgestimmten Entwurfparametern geplant und gebaut. Einzig der etwa 1,6 km vom Bauvorhaben entfernte Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt B 12 / B 533, der 1998 vor dem Beitritt Tschechiens zum Schengener Durchführungsabkommen bei geringeren Verkehrszahlen und anderen Vorschriften geplant und gebaut wurde, entspricht im Grundsatz nicht dem geplanten und vorhandenen Ausbaukonzept der Bundesstraße 12, weil die Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 unterbrochen wird (siehe auch C 3.4.2).

Höhengleiche Knotenpunkte wie zum Beispiel ein Kreisverkehrsplatz sind nach dem Regelwerk bei vierarmigen Knotenpunkten für Verbindungen von Straßen der Entwurfsklasse 1 mit Straßen der Entwurfsklasse 2 oder der Entwurfsklasse 3 nicht vorgesehen. Bei der Verknüpfung von Straßen der EKL 2 mit Straßen der EKL 2 oder EKL 3 können Kreisverkehrsplätze, aber nur in begründeten Ausnahmefällen, gebaut werden. Aber selbst unter der Annahme, dass das BMVI für die Bundesstraße 12 die Verbindungsfunktionsstufe 2 festgelegt hätte und der Planung die Entwurfsklasse 2 eindeutig zugrunde gelegt werden könnte, würde

ein derartiger Ausnahmefall nicht vorliegen, weil - wie vom Vorhabenträger im Erläuterungsbericht dargestellt - der Knotenpunkt Freyung-Ort zum Beispiel nicht am Ende bzw. Anfang des Streckenzuges liegt oder die höherrangige Strecke bei Freyung-Ort abknickt. Im Ergebnis ist die Wahl eines höhengleichen Knotenpunktes (Kreisverkehrsplatz) unter Berücksichtigung o. g. Ausführungen, wie die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die damit verbundene notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen, nicht als zielführend zu beurteilen.

3.5.2.3.3 Kreisverkehrsplatz Variante 1, vergleichende Betrachtungen zur Plantrasse
Ungeachtet oben gemachter Ausführungen, nämlich dass die Vorgaben der Richtlinien gegen eine Kreisverkehrsplatzlösung sprechen, hat sich der Vorhabenträger im Erläuterungsbericht und in seiner Stellungnahme mit der Thematik näher auseinandergesetzt. Auf die Einwände wird auch nachfolgend eingegangen:

Unfallrisiko:

Der bestehende Kreisverkehrsplatz B 533 / B 12 war im Zeitraum von 2006 bis 2008 randlich im Bereich einer Unfallhäufungslinie betroffen. Derzeit ist er nicht als - nach bestimmten Kriterien zu ermittelnder - Unfallschwerpunkt aufgeführt. Für die Jahre 2000 bis 2018 hat der Vorhabenträger die polizeilich erfassten Unfälle erhoben. Es ereigneten sich Unfälle mit drei Schwerverletzten, 15 Leichtverletzten und 29 Sachschadenunfälle. Auch 2019 und 2020 waren Unfälle beim Knotenpunkt zu verzeichnen. Der Kreisverkehrsplatz wird regelmäßig von aus Richtung Passau kommenden Fahrzeugen übersehen und überfahren. Obwohl der Knotenpunkt in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Maßnahmen (Geschwindigkeitstrichter, Blinklicht etc.) abgesichert wurde, wurde der Kreisverkehrsplatz weiterhin übersehen, so dass vom Vorhabenträger sogar (auch) bei diesem Knotenpunkt ein teilhöhenfreier Umbau überlegt wurde. Der Vorhabenträger sieht deshalb im Ausbau des Knotens Freyung-Ort zu einem Kreisverkehrsplatz nicht die geeignete Maßnahme zur Unfallbekämpfung. Vielmehr wird die beantragte teilplanfreie Lösung als verkehrssicherste Lösung gesehen, weil alle kritischen Ein- und Abbiegebeziehungen in der unteren Ebene der durchgehenden B 12 entfallen und über Ein- und Ausfädelungstreifen sicher in die B 12 bzw. aus der B 12 gefahren werden kann. Die bereits ausgeführten teilhöhenfreien Knotenpunktumbauten der vergangenen Jahre im Zuge der B 12 bestätigen dies. Der Vorhabenträger hat hierzu laut seiner Stellungnahme Untersuchungen durchgeführt.

Soweit Sicherheitsdefizite der Planung (Beschleunigungstreifen) eingewandt wurden, wird dem nicht gefolgt. Die Planung wurde im Rahmen eines Sicherheitsaudits beim Vorhabenträger geprüft. Defizite der vorgetragenen Art wurden dabei nicht festgestellt.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde die teilhöhenfreie Plantrasse als zielführende Lösung zur Beseitigung des unfallträchtigsten Streckenabschnittes der B 12 gesehen wird. Die im Einwendungsschreiben dargelegte Untersuchung und Unfallauswertung im Auftrag der Zentralstelle für Verkehrssicherheit (Verkehrs- und Unfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern, Jahresbericht 2005), bei der Kreisverkehrsplätze und Lichtzeichenanlagen außerorts hinsichtlich Verkehrssicherheit verglichen und Kreisverkehrsplätze als sicherere Knotenpunkte beurteilt werden, zeigt, dass Kreisverkehrsplätze grundsätzlich sichere Knotenpunkte darstellen. In der konkreten Situation ist jedoch eine höhenfreie Lösung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als noch sicherer zu beurteilen.

Streckencharakteristik:

Die bestehende Bundesstraße 12 ist von Passau in Richtung Norden ortsdurchfahrtenfrei und – mit Ausnahme des Knotenpunktes B 12 / B 533 – mit im Wesentlichen abgestimmten Entwurfparametern geplant und gebaut. Die Ortsumgehung von Freyung im Umfeld des Bauvorhabens ist als „freie Strecke“ klassifiziert und nahezu frei von Zufahrten und Einmündungen. Die Verwirklichung eines höhengleichen Knotenpunktes (Kreisverkehrsplatz), der diese Streckencharakteristik unterbrechen würde, wäre deshalb nicht zielführend. Auch der vorhandene, im Einwendungsschreiben angeführte Kreisverkehrsplatz bei Osterhofen begründet keine andere Planungsentscheidung, weil die Bundesstraße 8 als Parallelstraße zur Bundesautobahn A 3 hinsichtlich Netzgestaltung (Verbindungsfunktionsstufe) nicht mit der Bundesstraße 12 vergleichbar ist.

Leistungsfähigkeit:

Wie in Unterlage 1 beschrieben, wäre ein Kreisverkehrsplatz bei der angenommenen Prognosebelastung ausreichend leistungsfähig, übersichtlich und gut begreifbar. Zu Stoßzeiten müsste mit gewissen Wartezeiten und Stauungen gerechnet werden. Hinzu kommt, dass alle Fahrzeuge am Knotenpunkt abbremsen und anschließend wieder beschleunigen müssen. Im Vergleich ist die Plantrasse als teilhöhenfreie Lösung eindeutig günstiger zu beurteilen. Die durchgehende Fahrbeziehung der Bundesstraße wird nicht unterbrochen und sie weist eine optimale Fahrdynamik (Rampen) auf. Auch die Plantrasse ist übersichtlich und gut begreifbar.

Naturschutz, Flächeninanspruchnahme:

Hinsichtlich der naturschutzfachlichen Belange ist die Verwirklichung eines Kreisverkehrsplatzes nicht „grundsätzlich“, sondern im Einzelfall zu beurteilen. Es darf nicht unbeachtet bleiben, dass im Falle eines anschließend geplanten dreistreifigen Ausbaus der Bundesstraße 12 bis mindestens etwa Bau-km 2+200 Fahrbahnbreiten wie bei der Plantrasse zu erwarten sind. Nachteilig wirkt auch, dass zur Anbindung von evtl. 3-streifigen Abschnitten Kreisverkehrsplätze mit 2 Spuren zu planen wären und damit größer dimensioniert würden; bei Einzug einer Fahrspur vor dem Kreisverkehrsplatz bliebe die Flächeninanspruchnahme kleiner, jedoch sind Stauungen als emissionsrelevant dagegen zu stellen.

Hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme (Versiegelung) ist ein Kreisverkehrsplatz regelmäßig (abhängig vom Ausbaustandard) günstiger als höhenfreie Knotenpunkte samt Rampen. Aber auch hier darf der Fall eines anschließenden dreistreifigen Ausbaus und die bestandsnahe Flächeninanspruchnahme der Plantrasse nicht unberücksichtigt bleiben. Der Vorhabenträger führt zu dieser Thematik in seiner Stellungnahme aus, dass die künftige Breite der durchgehenden Fahrbahn um etwa ein Drittel schmaler sein wird als die Bestandsfläche, weil künftig Linksabbiegespuren entfallen. Dem steht der (bestandsnahe) Flächenbedarf für Ein- und Ausfädelstreifen sowie für die notwendigen Rampen gegenüber. Mit dem gegenüber einem Kreisverkehrsplatz höheren Flächenverbrauch bei der Plantrasse kann der nach den Richtlinien notwendige höhere technische Standard verwirklicht werden. Ein Widerspruch zum Ziel der Bayerischen Staatsregierung, den Flächenverbrauch deutlich zu reduzieren, ist deshalb nicht zu sehen.

Vorteilhaft bei der Plantrasse ist zu beurteilen, dass Flächen im unmittelbar angrenzenden Bereich der bestehenden Bundesstraße beansprucht werden. Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können vollständig ausgeglichen werden (C 3.4.5.3 ff.) und unverhältnismäßige Beeinträchtigungen beim Artenschutz sind nicht zu erwarten (C 3.4.5.2 ff.).

Schutzgut Luft und Klima:

Die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima sind bei der Plantrasse als gering einzustufen, weil die Straßenbaumaßnahme nicht im Bereich von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen liegt und mit dem Kreuzungs-umbau keine Erhöhung der Verkehrsbelastung geplant ist.

Insoweit sind auch maßnahmenbedingte, entscheidungserhebliche negative Auswirkungen auf das Klima durch die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen und auf das Schutzgut Luft infolge von Luftschadstoffen nicht zu erwarten. Betriebsbedingt sind bei der Plantrasse eher Verbesserungen anzunehmen, weil Rückstauungen an der bestehenden Einmündung beseitigt werden, der Kreuzungsbereich um ca. 35 m nach Westen verlegt wird und die Rampen fahrdynamisch günstig geplant werden. Ein Kreisverkehrsplatz wäre hinsichtlich Auswirkungen auf dieses Schutzgut infolge der Bauarbeiten günstiger, betriebsbedingt aber ungünstiger zu beurteilen, weil alle zufahrenden Fahrzeuge abbremsen, einfahren und dann wieder beschleunigen müssen.

Wirtschaftlicher Schaden für die Region Bayerischer Wald, Tourismus:

Ein wirtschaftlicher Schaden für die touristisch geprägte Region Bayerischer Wald - wie im Einwendungsschreiben vorgetragen - ist bei der vorliegenden Planung kaum nachvollziehbar. Die B 12 ist bereits vorhanden. Vorhabenbedingte Verkehrszunahmen sind nicht zu erwarten. Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes wird zwar etwas erweitert, aber durch die Tieferlegung der B 12 wird Verkehr selbst weniger sichtbar. Erfahrungen zeigen, dass mit einer guten verkehrlichen Erschließung d. h. mit einem leistungsfähigen, verkehrssicheren und richtlinienkonformen Ausbau der Hauptverkehrsachsen die Entwicklung der Region gefördert und gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen geschaffen werden.

Wirtschaftlichkeit, Kosten:

Höhengleiche Knotenpunktlösungen lassen sich in der Regel mit geringerem Kostenaufwand herstellen als (teil)höhenfreie. Deshalb ist ein Kreisverkehrsplatz hinsichtlich Herstellungskosten und der Folgekosten für die Unterhaltung der baulichen Anlagen regelmäßig günstiger zu beurteilen als höhenfreie Knotenpunkte mit Brücken und Rampen – wie hier. Unter Berücksichtigung anderer Kostenfaktoren wie zum Beispiel Energiekosten im Betrieb und Unfall(folge)kosten, kann sich dieser Vorteil entsprechend egalisieren. Der Vorhabenträger befürchtet bei einem Kreisverkehrsplatz am Knoten B 12 /St 2132, aufgrund seiner Erfahrungen am Knotenpunkt B 533 / B 12 insbesondere volkswirtschaftliche Schadenskosten infolge von Unfällen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Kosten als Argument, das eher für einen Kreisverkehrsplatz sprechen kann. Jedoch überwiegen die Argumente für die Planlösung, insbesondere die Stetigkeit des Verkehrs auf der B 12 (richtlinienkonformer Ausbau) und die Verkehrssicherheit an höhenfreien Knotenpunkten.

3.5.2.3.4 Berücksichtigung von langsam fahrenden Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern

Eine Ausweisung der Bundesstraße 12 zur Kraftfahrstraße wäre hier mit sehr hohem Aufwand im Begleitwegenetz verbunden und ist deshalb laut Planunterlagen im Bereich des Bauvorhabens nicht vorgesehen, d. h. Kraftfahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht überschreitet, können die B 12 weiterhin nutzen und auch ein Betretungsverbot für Fußgänger ist nicht Teil der Planung. Langsam fahrende Fahrzeuge können aber auch auf das nachgeordnete Wegenetz ausweichen (GVS nach Falkenbach). Der Verkehr des durch

das Bauvorhaben unterbrochenen öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich der B 12 wird über den Durchlass bei Bau-km 1+973 zur GVS Falkenbach-Freyung geleitet. Dieser öFW sowie weitere durch das Bauvorhaben betroffene öffentliche Feld- und Waldwege werden entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau angepasst. Die Möglichkeiten zur Nutzung der Straßen bleiben also im Wesentlichen unverändert. Eine wesentliche Verbesserung wird mit der Plantrasse im Vergleich zu höhengleichen Knotenpunktösungen für langsam fahrende Fahrzeuge und Fußgänger erreicht, weil dieser Verkehr künftig die Bundesstraße 12 höhenfrei queren kann.

Ein wesentlicher bzw. erhöhter Fußgängerverkehr aufgrund des vorhandenen bzw. eines geplanten Gewerbegebietes wurde im Verfahren nicht vorgetragen. Der Forderung, Gehwege in der oberen Ebene herzustellen, kann deshalb in der Planfeststellung nicht nachgekommen werden. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erklärt, dass die Kappen des Brückenbauwerkes von Fußgängern benutzt werden können und falls sich ein gesteigerter Querungsbedarf bis zur Baudurchführung ergeben sollte, kann auf dem Bauwerk und darauf zulaufend eine Geh- und Radwegverbindung nachgerüstet werden.

Dass der Vorhabenträger aus Verkehrssicherheitsgründen keine Zunahme des Radverkehrs auf der Bundesstraße 12 anstrebt, ist nachvollziehbar. Mittelfristig besteht deshalb laut seiner Stellungnahme die Absicht, eine Radwegeverbindung nördlich der B 12 von Freyung-Ort in Richtung Aigenstadl herzustellen. Ob bzw. wann diese Maßnahme umgesetzt wird oder alternative Maßnahmen umgesetzt werden, ist aber nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Die nach Umsetzung der Planung vorhandenen Straßen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde rechtlich und tatsächlich zur Aufnahme von langsamen, schutzbedürftigen Verkehren (Radfahrer/Fußgänger) geeignet.

3.5.2.4 **Einwendernummer 7000** (Schreiben vom 20.01.2020)

Hinsichtlich der Gründe für die Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auf C 3.3 verwiesen. Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Hier und nachfolgend ist ausgeführt, warum ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz nicht umgesetzt werden kann.

Der Vorhabenträger muss u.a. nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) und nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAL) planen. Nach der vom BMVI vorgegebenen Verbindungsfunktionsstufe 1 ergibt sich die Straßenkategorie Landstraße LS 1 und hieraus im Regelfall die Entwurfsklasse 1. Dem Ausbau der B 12 auf diesem Streckenabschnitt muss also ein „hoher Standard“ zugrunde gelegt werden. Deshalb verfolgt das Staatliche Bauamt Passau als Baulastträger der Bundesstraße einen leistungsfähigen und verkehrssicheren Ausbau der Bundesstraße 12 mit teilplanfreien Knotenpunkten und dreistreifigen Abschnitten mit gesicherten Überholmöglichkeiten. Bei der Planung und beim Bau der dreistreifigen Abschnitte wurde im Wesentlichen auf Gestaltungsmerkmale der Entwurfsklasse 2 zurückgegriffen. Dies ist vor dem Hintergrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung, und dass die Maßnahmen hinsichtlich Linienführung bestandsorientiert und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen, auch für Natur und Landschaft, durchgeführt werden sollen, möglich und vernünftig. Das vom Vorhabenträger dargelegte Konzept des Ausbaus der Bundesstraße 12 mit teilhöhenfreien Knotenpunkten an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen/Einmündungen und abschnittsweise dreistreifigen Ausbaumaßnahmen ist schlüssig und entspricht insbesondere den Vorgaben der RAL, dass Landstraßen einer bestimmten Netzfunktion aus Gründen der Verkehrssicherheit

in sich möglichst gleichartig („standardisiert“) ausgebildet werden sollen. Die bestehende Bundesstraße 12 ist ortsdurchfahrtenfrei und mit im Wesentlichen abgestimmten Entwurfparametern geplant und gebaut. Einzig der etwa 1,6 km vom Bauvorhaben entfernte Kreisverkehrsplatz am Knotenpunkt B 12 / B 533, der 1998 vor dem Beitritt Tschechiens zum Schengener Durchführungsabkommen bei geringeren Verkehrszahlen und anderen Vorschriften geplant und gebaut wurde, entspricht im Grundsatz nicht dem geplanten und vorhandenen Ausbaukonzept der Bundesstraße 12, weil die Streckencharakteristik der Bundesstraße 12 unterbrochen wird.

Höhengleiche Knotenpunkte wie zum Beispiel ein Kreisverkehrsplatz sind nach dem Regelwerk bei vierarmigen Knotenpunkten für Verbindungen von Straßen der Entwurfsklasse 1 mit Straßen der Entwurfsklasse 2 oder der Entwurfsklasse 3 nicht vorgesehen. Bei der Verknüpfung von Straßen der EKL 2 mit Straßen der EKL 2 oder EKL 3 können Kreisverkehrsplätze, aber nur in begründeten Ausnahmefällen, gebaut werden. Aber selbst unter der Annahme, dass das BMVI für die Bundesstraße 12 die Verbindungsfunktionsstufe 2 festgelegt hätte und der Planung die Entwurfsklasse 2 eindeutig zugrunde gelegt werden könnte, würde ein derartiger Ausnahmefall nicht vorliegen, weil - wie vom Vorhabenträger im Erläuterungsbericht dargestellt - der Knotenpunkt Freyung-Ort zum Beispiel nicht am Ende bzw. Anfang des Streckenzuges liegt oder die höherrangige Strecke bei Freyung-Ort abknickt.

Im Ergebnis ist die Wahl eines höhengleichen Knotenpunktes (Kreisverkehrsplatz) unter Berücksichtigung o. g. Ausführungen, wie die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die damit verbundene notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen, nicht als zielführend zu beurteilen. Die Vorgaben der Richtlinien (allgemein anerkannte Regeln der Technik) sprechen gegen eine solche Entscheidung. Unter Abwägung aller Belange ist die Plantrasse die vorzugswürdige Lösung. Sie entspricht dem nach den Richtlinien notwendigen höheren technischen Standard.

Ungeachtet dessen hat sich der Vorhabenträger im Erläuterungsbericht (Unterlage 1 der Planunterlagen) und in seiner Stellungnahme mit der Thematik Kreisverkehrsplatz näher auseinandergesetzt. Auf die vorgetragenen Einwände wird auch nachfolgend eingegangen:

Wirtschaftlichkeit, Kosten:

Höhengleiche Knotenpunktösungen lassen sich in der Regel mit geringerem Kostenaufwand herstellen als (teil)höhenfreie. Deshalb ist auch ein Kreisverkehrsplatz hinsichtlich Herstellungskosten und der Folgekosten für die Unterhaltung der baulichen Anlagen im Vergleich zur Plantrasse günstiger zu beurteilen. Unter Berücksichtigung anderer Kostenfaktoren wie zum Beispiel Energiekosten im Betrieb und Unfall(folge)kosten, kann sich dieser Vorteil entsprechend egalieren. Der Vorhabenträger befürchtet bei einem Kreisverkehrsplatz am Knoten B 12 /St 2132, aufgrund seiner Erfahrungen am Knotenpunkt B 533 / B 12, insbesondere volkswirtschaftliche Schadenskosten infolge von Unfällen.

Verkehrsablauf:

Wie in Unterlage 1 beschrieben, wäre ein Kreisverkehrsplatz bei der angenommenen Prognosebelastung ausreichend leistungsfähig, übersichtlich und gut begreifbar. Zu Stoßzeiten müsste mit gewissen Wartezeiten und Stauungen gerechnet werden. Hinzu kommt, dass alle Fahrzeuge am Knotenpunkt abbremsen und anschließend wieder beschleunigen müssen. Im Vergleich ist die Plantrasse

als teilhöhenfreie Lösung eindeutig günstiger zu beurteilen. Die durchgehende Fahrbeziehung der Bundesstraße wird nicht unterbrochen und sie weist eine optimale Fahrdynamik (Rampen) auf. Auch die Plantrasse ist übersichtlich und gut begreifbar.

Flächenverbrauch:

Auch hinsichtlich Flächeninanspruchnahme (Versiegelung) ist ein Kreisverkehrsplatz grundsätzlich (abhängig vom Ausbaustandard) günstiger zu beurteilen. Dabei darf aber der Fall eines anschließenden dreistreifigen Ausbaus und die bestandsnahe Flächeninanspruchnahme der Plantrasse nicht unberücksichtigt bleiben. Der Vorhabenträger führt zu dieser Thematik in seiner Stellungnahme aus, dass die künftige Breite der durchgehenden Fahrbahn um etwa ein Drittel schmaler sein wird als die Bestandsfläche, weil künftig Linksabbiegespuren entfallen. Dem steht der (bestandsnahe) Flächenbedarf für Ein- und Ausfädelstreifen sowie für die notwendigen Rampen gegenüber.

Mit dem gegenüber einem Kreisverkehrsplatz höheren Flächenverbrauch bei der Plantrasse kann der nach den Richtlinien notwendige höhere technische Standard verwirklicht werden.

3.5.2.5 **Einwendernummer 7001**
(Schreiben vom -)

Im Einwendungsschreiben wird Widerspruch gegen den Ausbau der Kreuzung bei Freyung-Ort wegen des hohen Flächenverbrauchs und der hohen Baukosten erhoben. Die bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen würden zur Unfallbekämpfung ausreichen und das Vorhaben soll gegen den Willen der Bevölkerung verwirklicht werden.

Das Bauvorhaben ist notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Laut Unfallstatistik wird dieser Knotenpunkt regelmäßig als Unfallschwerpunkt erkannt. Er gehört zu den unfallträchtigsten Knotenpunkten der Bundesstraße 12. Die beteiligten Fachstellen sehen insbesondere im Ausbau des Knotenpunktes die geeignete Methode zur Unfallbekämpfung. Die Möglichkeiten, den Kreuzungsbereich durch verkehrslenkende Maßnahmen zu verbessern und damit verkehrssicher zu gestalten, sind ausgeschöpft und auch kleinere bauliche Maßnahmen am bestehenden Knotenpunkt brachten nicht den gewünschten Erfolg (2003 erfolgte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, 2006 wurde die Einmündung umgebaut (Tropfen), 2010 wurde die Geschwindigkeit in Richtung Tschechische Republik auf 60 km/h beschränkt ... 2017 wurde eine weiße Trägertafel auf der linken Fahrbahnseite in Richtung Tschechische Republik mit Hinweis Unfallhäufung und Aufnahme der bestehenden Beschränkung (60 km/h) aufgestellt, Geschwindigkeitskontrollen wurden durchgeführt). Hinsichtlich der Notwendigkeit des Bauvorhabens wird auch auf C 3.3 verwiesen.

Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Hierauf wird verwiesen. Bei den höhenfreien Varianten werden die Variante 3 und die Variante 5 u. a. deshalb ausgeschieden, weil erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten wären. Auch die Variante 2 kommt nicht zum Tragen, weil sich im Vergleich mit der Plantrasse und der Variante 4 zeigt, dass sie die ungünstigste Lösung u. a. hinsichtlich Natur-, Landschafts- und Artenschutz wäre. Außerdem hätte sie Nachteile bei den verkehrli-

chen Belangen und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit. Die Variante 4, die hinsichtlich Flächenverbrauch und Flächenversiegelung günstiger als die Plantrasse wäre, wurde nicht gewählt, weil auch sie nach einer tiefergehenden Untersuchung ungünstiger als die Plantrasse zu beurteilen ist. Eine höhengleiche Knotenpunktlösung zum Beispiel in Form eines Kreisverkehrsplatzes (Variante 1), die grundsätzlich günstiger als die Plantrasse hinsichtlich Herstellungskosten und Flächenverbrauch zu beurteilen ist, kann nicht umgesetzt werden, weil die Einordnung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen.

Hinsichtlich Flächeninanspruchnahme sind höhengleiche Lösungen grundsätzlich (abhängig vom Ausbaustandard) günstiger als (teil)höhenfreie zu beurteilen. Dabei darf aber hier der Fall eines anschließenden dreistreifigen Ausbaus und die bestandsnahe Flächeninanspruchnahme der Plantrasse nicht unberücksichtigt bleiben. Der Vorhabenträger führt zu dieser Thematik aus, dass die künftige Breite der durchgehenden Fahrbahn um etwa ein Drittel schmaler sein wird als die Bestandsfläche, weil künftig Linksabbiegespuren entfallen. Dem steht der (bestandsnahe) Flächenbedarf für Ein- und Ausfädelstreifen sowie für die notwendigen Rampen gegenüber.

Auch hinsichtlich Kosten ist in der Regel davon auszugehen, dass sich höhengleiche Knotenpunktösungen mit geringerem Kostenaufwand herstellen lassen als (teil)höhenfreie. Unter Berücksichtigung anderer Kostenfaktoren wie zum Beispiel Energiekosten im Betrieb und Unfall(folge)kosten, kann sich dieser Vorteil aber entsprechend egalieren.

Mit dem höheren Flächenverbrauch und den höheren Herstellungskosten kann der nach den Richtlinien notwendige höhere technische Standard verwirklicht werden. Eine andere Planungsentscheidung ist nicht geboten.

Bei diesem Bauvorhaben wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange durch Planfeststellung 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). Hierzu wurden die Planunterlagen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht unter anderem bei der Stadt Freyung öffentlich ausgelegt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass jeder (auch die Kommune) dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Eine Entscheidung über die Einwendungen und Stellungnahmen erfolgt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens unter Abwägung aller Belange durch einen Planfeststellungsbeschluss.

3.5.2.6 **Einwendernummer 7002** (Schreiben vom 16.01.2020)

Im Einwendungsschreiben wird Widerspruch gegen den Ausbau der Kreuzung bei Freyung-Ort wegen des hohen Flächenverbrauchs, der hohen Baukosten und der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes erhoben. Im Vergleich mit einem Kreisverkehrsplatz sei die Plantrasse unübersichtlicher.

Das Bauvorhaben ist notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Laut Unfallstatistik

wird dieser Knotenpunkt regelmäßig als Unfallschwerpunkt erkannt. Er gehört zu den unfallträchtigsten Knotenpunkten der Bundesstraße 12. Die beteiligten Fachstellen sehen insbesondere im Ausbau des Knotenpunktes die geeignete Methode zur Unfallbekämpfung. Die Möglichkeiten, den Kreuzungsbereich durch verkehrslenkende Maßnahmen zu verbessern und damit verkehrssicher zu gestalten, sind ausgeschöpft und auch kleinere bauliche Maßnahmen am bestehenden Knotenpunkt brachten nicht den gewünschten Erfolg. Hinsichtlich Planrechtfertigung wird auch auf C 3.3 verwiesen.

Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Hierauf wird verwiesen. Bei den höhenfreien Varianten werden die Variante 3 und die Variante 5 u. a. deshalb ausgeschieden, weil erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten wären. Auch die Variante 2 kommt nicht zum Tragen, weil sich im Vergleich mit der Plantrasse und der Variante 4 zeigt, dass sie die ungünstigste Lösung u. a. hinsichtlich Natur-, Landschafts- und Artenschutz wäre. Außerdem hätte sie Nachteile bei den verkehrlichen Belangen und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit. Die Variante 4, die hinsichtlich Flächenverbrauch und Flächenversiegelung günstiger als die Plantrasse wäre, wurde nicht gewählt, weil auch sie nach einer tiefergehenden Untersuchung ungünstiger als die Plantrasse zu beurteilen ist. Eine höhengleiche Knotenpunktslösung zum Beispiel in Form eines Kreisverkehrsplatzes (Variante 1), die grundsätzlich günstiger als die Plantrasse hinsichtlich Herstellungskosten und Flächenverbrauch zu beurteilen ist, kann nicht umgesetzt werden, weil die Einordnung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen.

Entscheidungserhebliche Unterschiede zwischen Kreisverkehrsplatz und Plantrasse hinsichtlich Übersichtlichkeit und Begreifbarkeit werden nicht gesehen.

Hinsichtlich Flächeninanspruchnahme sind höhengleiche Lösungen grundsätzlich (abhängig vom Ausbaustandard) günstiger als (teil)höhenfreie zu beurteilen. Dabei darf aber hier der Fall eines anschließenden dreistreifigen Ausbaus und die bestandsnahe Flächeninanspruchnahme der Plantrasse nicht unberücksichtigt bleiben. Der Vorhabenträger führt zu dieser Thematik aus, dass die künftige Breite der durchgehenden Fahrbahn um etwa ein Drittel schmaler sein wird als die Bestandsfläche, weil künftig Linksabbiegespuren entfallen. Dem steht der (bestandsnahe) Flächenbedarf für Ein- und Ausfädelstreifen sowie für die notwendigen Rampen gegenüber.

Auch hinsichtlich Kosten ist in der Regel davon auszugehen, dass sich höhengleiche Knotenpunktlösungen mit geringerem Kostenaufwand herstellen lassen als (teil)höhenfreie. Unter Berücksichtigung anderer Kostenfaktoren wie zum Beispiel Energiekosten im Betrieb und Unfall(folge)kosten, kann sich dieser Vorteil aber entsprechend egalisieren.

Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind nicht zu erwarten, da zum Beispiel die Aufschüttungen auf zwei Meter begrenzt sind und damit der Blickbezug zu den nördlichen Hügelkuppen des Bayerischen Waldes zwar verändert, aber weiterhin möglich ist und Ausgleichsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen vorgesehen sind, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu kompensieren. Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass das nahe Umfeld des Bauvorhabens als Bereich mit geringer Landschaftsbildqualität einzustufen ist, weil die naturraumtypi-

sche Eigenart weitgehend überformt, eine naturbezogene Erholung nur eingeschränkt oder kaum gegeben und die Vorbelastungen durch visuelle Beeinträchtigungen durch störende technische und bauliche Strukturen sehr hoch ist. Hinsichtlich Landschaftsbild wird auch auf die Abbildungen der Unterlage 1 Anlage 1 verwiesen, in der verschiedene Visualisierungen aus unterschiedlichen Blickrichtungen (Bestand / Planung) dargestellt sind.

Unter Abwägung aller Belange ist der teilhöhenfreie Ausbau der Kreuzung Freyung-Ort vorzugswürdig. Mit dem höheren Flächenverbrauch und den höheren Herstellungskosten kann der nach den Richtlinien notwendige höhere technische Standard verwirklicht werden.

3.5.2.7 Einwendernummer 7003
(Schreiben vom 13.01.2020)

Im Einwendungsschreiben wird Widerspruch gegen den Ausbau der Kreuzung bei Freyung-Ort erhoben, weil die Kosten und der Flächenverbrauch für die Verwirklichung eines Kreisverkehrsplatzes geringer wären, bei einem Kreisverkehrsplatz der Verkehrsablauf einfacher wäre und die Brückenbauwerke bei der Plantrasse hohe Unterhaltskosten verursachen.

Auf diese Einwendungen wird näher bei den oben gemachten Ausführungen unter C 3.5.2.4 eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen.

3.5.2.8 Einwendernummer 7004
(Schreiben vom 21.01.2020)

Im Einwendungsschreiben wird Widerspruch gegen den Ausbau der Kreuzung bei Freyung-Ort erhoben, weil das Bauvorhaben im Vergleich zu einem Kreisverkehrsplatz mehr Fläche verbraucht, mit Umsetzung des Bauvorhabens Steuergeld verschwendet würde und weil das Verkehrsaufkommen auf die Gemeindestraße Ort-Falkenbach verlagert würde.

Auf diese Einwendungen wird näher bei den oben gemachten Ausführungen unter C 3.5.2.4 eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Ergänzend ist anzuführen, dass entscheidungserhebliche Verkehrsverlagerungen auf die Gemeindeverbindungsstraße Ort-Falkenbach im Verfahren nicht bekannt wurden und auch nicht erwartet werden.

3.5.2.9 Einwendernummer 7005
(Schreiben vom 30.01.2020, E-Mail vom 12.07.2021)

Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort und die Wahl der Knotenpunktform wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2).

Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen.

Auf die Einwendungen zur Thematik Kreisverkehrsplatz wird auch näher bei den Ausführungen unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Ergänzend ist anzuführen, dass der Vorhabenträger zur Ermittlung der Verkehrsprognose für das Jahr 2035 auf Daten der in der Nähe liegenden Zählstelle 71479110 zurückgreifen konnte. Er hat für seine Planungen ein Verkehrsgutachten (Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak) beauftragt, bei dem auch ein Gutachten für die Stadt Freyung von Dorsch Consult beigezogen wurde und zur Erfassung der Belastungssituation im März 2015 Verkehrszählungen per Videoerfassung durchgeführt wurden. Dieses Vorgehen und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens stoßen von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken.

Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Erscheinungsbild der Stadt Freyung) sind nicht zu erwarten, da zum Beispiel die Aufschüttungen auf zwei Meter begrenzt sind und damit der Blickbezug zu den nördlichen Hügelkuppen des Bayerischen Waldes zwar verändert, aber weiterhin möglich ist und Ausgleichsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen vorgesehen sind, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu kompensieren. Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass das nahe Umfeld des Bauvorhabens als Bereich mit geringer Landschaftsbildqualität einzustufen ist, weil die naturraumtypische Eigenart weitgehend überformt, eine naturbezogene Erholung nur eingeschränkt oder kaum gegeben und die Vorbelastungen durch visuelle Beeinträchtigungen durch störende technische und bauliche Strukturen sehr hoch ist. Hinsichtlich Landschaftsbild wird auch auf die Abbildungen der Unterlage 1 Anlage 1 verwiesen, in der verschiedene Visualisierungen aus unterschiedlichen Blickrichtungen (Bestand / Planung) dargestellt sind.

Im E-Mail vom 12.07.2021 wird aufgeführt, dass (wohl) die vorhandene Beschilderung ursächlich dafür sei, wenn Verkehrsteilnehmer den Kreisverkehrsplatz B 12 / B 533 übersehen und überfahren. Ein Beleg für die Untauglichkeit eines Kreisverkehrsplatzes bei Freyung-Ort sei insoweit mehr als zweifelhaft. Die Ursächlichkeit der Schilder für die Geradeausfahrten am Kreisverkehrsplatz ist nach Auffassung der Regierung weder durch die E-Mail belegt, noch wirklich nachvollziehbar.

3.5.2.10 **Einwendernummer 7006** (Schreiben vom -)

Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort und die Wahl der Knotenpunktform wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2). Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Auch die befürchtete höhere Blendefahr durch die Sonne nach Verwirklichung des Bauvorhabens kann keine

andere Planungsentscheidungen bewirken. Eine im Vergleich zum Bestand wesentlich höhere Blendgefahr ist nicht anzunehmen, weil sich die Ausrichtung der B 12 nicht ändert. Die Thematik Kreisverkehrsplatz ist auch unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 behandelt.

Ergänzend ist anzuführen, dass Entscheidungen zu verkehrspolitischen Konzepten (z. B. Mobilitätsverhalten der Gesellschaft ändern) im gegenständlichen Verfahren nicht getroffen werden können und dürfen.

Zum Einwand, dass alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrer, zu berücksichtigen seien, wird auf die Ausführungen unter C 3.5.2.3.4 verwiesen.

3.5.2.11 Einwendernummer 7007
(Schreiben vom 12.01.2020)

Im Einwendungsschreiben wird Widerspruch gegen den Ausbau der Kreuzung bei Freyung-Ort wegen des hohen Flächenverbrauchs und der hohen Baukosten erhoben. Die bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen würden zur Unfallbekämpfung ausreichen und das Vorhaben soll gegen den Willen der Bevölkerung verwirklicht werden.

Auf diese Einwendungen wird näher bei den oben gemachten Ausführungen unter C 3.5.2.5 eingegangen. Hierauf wird verwiesen.

Ergänzend hierzu ist anzuführen, dass entscheidungserhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild („schöne Heimat wird verschandelt“) nicht zu erwarten sind, da zum Beispiel die Aufschüttungen auf zwei Meter begrenzt sind und damit der Blickbezug zu den nördlichen Hügelkuppen des Bayerischen Waldes zwar verändert, aber weiterhin möglich ist und Ausgleichsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen vorgesehen sind, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu kompensieren. Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass das nahe Umfeld des Bauvorhabens als Bereich mit geringer Landschaftsbildqualität einzustufen ist, weil die naturraumtypische Eigenart weitgehend überformt, eine naturbezogene Erholung nur eingeschränkt oder kaum gegeben und die Vorbelastungen durch visuelle Beeinträchtigungen durch störende technische und bauliche Strukturen sehr hoch ist. Hinsichtlich Landschaftsbild wird auch auf die Abbildungen der Unterlage 1 Anlage 1 verwiesen, in der verschiedene (nachrichtliche) Visualisierungen aus unterschiedlichen Blickrichtungen (Bestand / Planung) dargestellt sind.

3.5.2.12 Einwendernummer 7008
(Schreiben vom 14.01.2020)

Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort und die Wahl der Knotenpunktsform wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2). Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktsformen dagegensprechen. Die Thematik Kreisverkehrsplatz ist auch unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 behandelt.

3.5.2.13 **Einwendernummer 7009**
(Schreiben vom 29.02.2020)

Laut Einwendungsschreiben liegen der Planung fehlerhafte Annahmen zugrunde und die Abwägung der Alternativen ist fehlerhaft. Gefordert wird die Verwirklichung der Variante 1 (Kreisverkehrsplatz).

Hierzu wird auf die Ausführungen unter C 2.5.2.3 ff. (Verkehrsclub Deutschland) verwiesen.

3.5.2.14 **Einwendernummer 7010 – ADFC**
(Schreiben vom -)

Laut Einwendungsschreiben wird mit dem Bauvorhaben die Situation für Radfahrer zu wenig berücksichtigt. Gesonderte Wege für landwirtschaftlichen und nicht motorisierten Verkehr (nach Entwurfsklasse 1) oder die Errichtung einer Lichtsignalanlage (nach Entwurfsklasse 2) werden gefordert.

Grundlage der Planung ist die Einstufung der Bundesstraße 12 nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) als Verbindungsfunktionsstufe 1 durch das BMVI. Aus der Verbindungsfunktionsstufe 1 ergibt sich die Straßenkategorie Landstraße LS 1 und hieraus im Regelfall die Entwurfsklasse 1 nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAL), d. h. der Planung ist ein „hoher“ technischer Standard zugrunde zu legen. Aus diesen Vorgaben wurde vom Vorhabenträger in den vergangenen Jahren für den Ausbau der B 12 nördlich von Passau ein Konzept für den Ausbau der Bundesstraße entwickelt, die Knotenpunkte an unfallträchtigen sowie verkehrswichtigen Kreuzungen bzw. Einmündungen teilplanfrei und die Bundesstraße abschnittsweise dreistreifig auszubauen. Damit wird die Bundesstraße nach den Vorgaben der RAL entsprechend ihrer Netzfunktion möglichst gleichartig ausgebildet. Der Bau eines höhengleichen Knotenpunktes (Lichtsignalanlage) würde den Vorgaben der Richtlinien widersprechen. Hierzu wird auch auf o. g. Ausführungen insbesondere unter C 3.4.2 ff. verwiesen.

Eine Ausweisung der Bundesstraße 12 zur Kraftfahrstraße wäre hier mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ist deshalb laut Planunterlagen im Bereich des Bauvorhabens nicht vorgesehen, d. h. Kraftfahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht überschreitet, können die B 12 weiterhin nutzen. Auch ein Betretungsverbot für Fußgänger ist nicht geplant. Langsam fahrende Fahrzeuge können aber auch auf das nachgeordnete Wegenetz ausweichen (z. B. GVS nach Falkenbach). Der Verkehr des durch das Bauvorhaben unterbrochenen öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich der B 12 wird über den Durchlass bei Bau-km 1+973 zur GVS Falkenbach-Freyung geleitet. Dieser öFW sowie weitere durch das Bauvorhaben betroffene öffentliche Feld- und Waldwege werden entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegebau angepasst. Die Nutzungsmöglichkeiten der Straßen bleiben also im Wesentlichen unverändert. Als Nachteil für Radfahrer kann bei dem Bauvorhaben die - wie im Einwendungsschreiben dargelegt - zu erwartende höhere zulässige Geschwindigkeit auf der Bundesstraße im Bereich der unteren Ebene des Knotenpunktes gesehen werden, wobei nicht unbeachtet bleiben darf, dass Radfahrer soweit sie eine Bundesfernstraße nutzen (z. B. Freyung-Kreuzberg in Richtung Röhrnbach), mit diesen Geschwindigkeiten rechnen müssen und dass die Geschwindigkeit auf den Rampen nach Angaben des Vorhabenträgers verkehrsrechtlich begrenzt wird. In der Planfeststellung ist über verkehrsrechtliche Anordnungen nicht zu entscheiden. Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit ist -

auch für Radfahrer - die teilhöhenfreie Gestaltung des Knotenpunktes. Über den oberliegenden (ovalen) Kreisverkehrsplatz kann der Verkehr künftig die B 12 höhenfrei und sicher queren. Der teilhöhenfreie Knotenpunkt ist eine vertretbare und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die vorzugswürdige Lösung zur Gestaltung des unfallträchtigsten Streckenabschnittes der B 12.

Da ein wesentlicher bzw. erhöhter Fußgänger- und Radverkehr aufgrund des vorhandenen bzw. eines geplanten Gewerbegebietes im Verfahren nicht bekannt wurde, kann in der Planfeststellung der Forderung, Geh- und Radwege in der oberen Ebene herzustellen, nicht nachgekommen werden. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erklärt, dass die Kappen des Brückenbauwerkes von Fußgängern benutzt werden können und falls sich ein gesteigerter Querungsbedarf bis zur Baudurchführung ergeben sollte, könne auf dem Bauwerk und darauf zulaufend eine Geh- und Radwegverbindung nachgerüstet werden.

Dass der Vorhabenträger aus Verkehrssicherheitsgründen keine Zunahme des Radverkehrs auf der Bundesstraße 12 anstrebt, ist nachvollziehbar. Mittelfristig besteht deshalb laut seiner Stellungnahme die Absicht, eine Radwegeverbindung nördlich der B 12 von Freyung-Ort in Richtung Aigenstadt herzustellen. Über das Kreuzungsbauwerk der Plantrasse kann dann die Stadt Freyung gesichert erreicht werden. Ob bzw. wann diese Maßnahme umgesetzt wird oder alternative Maßnahmen umgesetzt werden, ist aber nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Auch über die im Erörterungstermin geforderte Radwegeverbindung vom Kreisverkehrsplatz B 12 / B 533 in Richtung Freyung Ort ist nicht in diesem Verfahren zu entscheiden.

3.5.2.15 **Einwendernummer 7011**
(Schreiben vom 18.02.2020)

Planrechtfertigung, Unfallschwerpunkt:

Das Bauvorhaben ist notwendig (C 3.3), um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Laut Unfallstatistik wird dieser Knotenpunkt regelmäßig als Unfallschwerpunkt erkannt. Er gehört zu den unfallträchtigsten Knotenpunkten der Bundesstraße 12. Die beteiligten Fachstellen sehen insbesondere im Ausbau des Knotenpunktes die geeignete Methode zur Unfallbekämpfung. Die Möglichkeiten, den Kreuzungsbereich durch verkehrslenkende Maßnahmen zu verbessern und damit verkehrssicher zu gestalten, sind ausgeschöpft und auch kleinere bauliche Maßnahmen am bestehenden Knotenpunkt brachten nicht den gewünschten Erfolg (Unterlage 1 der Planunterlagen Seite 26: 2003 erfolgte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h, 2006 wurde die Einmündung umgebaut (Tropfen), 2010 wurde die Geschwindigkeit in Richtung Tschechische Republik auf 60 km/h beschränkt ... 2017 wurde eine weiße Trägertafel auf der linken Fahrbahnseite in Richtung Tschechische Republik mit Hinweis Unfallhäufung und Aufnahme der bestehenden Beschränkung (60 km/h) aufgestellt). Regelmäßig wurden Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und der Knotenpunkt wurde intensiv polizeilich überwacht. Als Abhilfemaßnahme wurde in diesem Zusammenhang von den zuständigen Fachbehörden auch über die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessaanlage diskutiert. Im Ergebnis musste aber davon abgesehen und einer baulichen Lösung der Vorzug gegeben werden, weil die Auswertung der Unfallzahlen ergab, dass die Zusammenstöße überwiegend durch Abbiegevorgänge oder beim Einbiegen/Kreuzen verursacht werden und nicht aufgrund von Geschwindigkeitsverstößen.

Planungsvarianten:

Die Planungsvarianten sind unter C 3.4.2 ff. und in den Planunterlagen behandelt. Hierauf wird verwiesen. Die Nullvariante wird ausgeschieden, weil mit ihr die unzureichenden Verhältnisse nicht beseitigt würden. Bei den höhenfreien Varianten werden die Variante 3 und die Variante 5 u. a. deshalb ausgeschieden, weil erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erwarten wären. Auch die Variante 2 kommt nicht zum Tragen, weil sich im Vergleich mit der Plantrasse und der Variante 4 zeigt, dass sie die ungünstigste Lösung u. a. hinsichtlich Natur-, Landschafts- und Artenschutz wäre. Außerdem hätte sie Nachteile bei den verkehrlichen Belangen und hinsichtlich Wirtschaftlichkeit. Die Variante 4, die hinsichtlich Flächenverbrauch und Flächenversiegelung günstiger als die Plantrasse wäre, wurde nicht gewählt, weil auch sie nach einer tiefergehenden Untersuchung durch den Vorhabenträger ungünstiger als die Plantrasse zu beurteilen ist. Eine höhengleiche Knotenpunktlösung zum Beispiel in Form eines Kreisverkehrsplatzes (Variante 1), die grundsätzlich günstiger als die Plantrasse hinsichtlich Herstellungskosten und Flächenverbrauch zu beurteilen ist, kann nicht umgesetzt werden, weil die Einordnung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Die bestehende Bundesstraße 12 ist nämlich von Passau in Richtung Norden ortsdurchfahrtsfrei und - mit Ausnahme des Knotenpunktes B 12 / B 533 - mit im Wesentlichen abgestimmten Entwurfsparametern geplant und gebaut.

Ein Kreisverkehrsplatz ist nach dem Regelwerk bei vierarmigen Knotenpunkten für Verbindungen von Straßen der Entwurfsklasse 1 (EKL 1) mit Straßen der Entwurfsklasse 2 oder der Entwurfsklasse 3 nicht vorgesehen. Bei der Verknüpfung von Straßen der EKL 2 mit Straßen der EKL 2 oder EKL 3 können Kreisverkehrsplätze, aber nur in begründeten Ausnahmefällen, gebaut werden. Übertragen auf den Knotenpunkt B 12 / St 2132 würde aber, selbst unter der Annahme, dass das BMVI für die Bundesstraße 12 die Verbindungsfunktionsstufe 2 festgelegt hätte und der Planung die Entwurfsklasse 2 eindeutig zugrunde gelegt werden könnte, ein derartiger Ausnahmefall nicht vorliegen, weil - wie vom Vorhabenträger im Erläuterungsbericht dargestellt - der Knotenpunkt Freyung-Ort zum Beispiel nicht am Ende bzw. Anfang des Streckenzuges liegt oder die höherrangige Strecke bei Freyung-Ort abknickt.

Auch die befürchtete höhere Blendefahrer kann keine andere Planungsentscheidung bewirken.

Bei der Variante 4 und der Plantrasse sind vergleichbare Herstellungskosten zu erwarten. Bei der Variante 2 würden etwas höhere Kosten anfallen. Höhengleiche Knotenpunktlösungen wie zum Beispiel ein Kreisverkehrsplatz lassen sich in der Regel mit geringerem Kostenaufwand herstellen als (teil)höhenfreie. Deshalb ist auch ein Kreisverkehrsplatz hinsichtlich Herstellungskosten und der Folgekosten für die Unterhaltung der baulichen Anlagen im Vergleich zur Plantrasse günstiger zu beurteilen. Unter Berücksichtigung anderer Kostenfaktoren wie zum Beispiel Energiekosten im Betrieb und Unfall(folge)kosten, kann sich dieser Vorteil entsprechend egalieren. Der Vorhabenträger befürchtet bei einem Kreisverkehrsplatz am Knoten B 12 / St 2132, aufgrund seiner Erfahrungen am Knotenpunkt B 533 / B 12, insbesondere volkswirtschaftliche Schadenskosten infolge von Unfällen. Mit den höheren Herstellungskosten kann der nach den Richtlinien notwendige höhere technische Standard verwirklicht werden. Unter Abwägung aller Belange ist der teilhöhenfreie Ausbau der Kreuzung Freyung-Ort deshalb vorzugswürdig. Detailliertere Kostenaufstellungen als in den Planunterlagen dargestellt sind für diese Beurteilung nicht notwendig.

Vergleichende Betrachtungen Kreisverkehrsplatz / Plantrasse sind auch unter C 3.5.2.3.3 aufgeführt.

Verkehrsprognose:

Der Vorhabenträger konnte zur Ermittlung der Verkehrsprognose für das Jahr 2035 auf Daten der in der Nähe liegenden Zählstelle 71479110 zurückgreifen. Er hat für seine Planungen ein Verkehrsgutachten (Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak) beauftragt, bei dem auch ein Gutachten für die Stadt Freyung von Dorsch Consult beigezogen wurde und zur Erfassung der Belastungssituation im März 2015 Verkehrszählungen per Videoerfassung durchgeführt wurden. Auch Ziel- und Quellverkehre sowie grenzüberschreitender Verkehr wurden bei der durchgeführten Verkehrszählung erfasst. Das Verkehrsgutachten wurde der Planung zugrunde gelegt. Dieses Vorgehen und die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens stoßen von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken.

Genehmigungsverfahren für das Vorhaben:

Die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf die von ihm berührten öffentlichen Belange wird bei diesem Bauvorhaben durch Planfeststellung festgestellt. Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen werden rechtsgestaltend geregelt. Hierzu wurden die Planunterlagen nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht unter anderem bei der Stadt Freyung öffentlich ausgelegt. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass jeder (auch die Kommune) dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, Einwendungen gegen den Plan erheben kann. Eine Entscheidung über die Einwendungen und Stellungnahmen erfolgt nach Abschluss des Anhörungsverfahrens unter Abwägung aller Belange durch einen Planfeststellungsbeschluss. Entscheidungen zu verkehrspolitischen Konzepten können und dürfen im gegenständlichen Verfahren nicht getroffen werden.

Raum- und Wirtschaftsentwicklung, Tourismus

Ein wirtschaftlicher Schaden für die touristisch geprägte Region Bayerischer Wald ist - wie im Einwendungsschreiben vorgetragen - mit der Verwirklichung der Plantrasse nicht anzunehmen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass mit einer guten verkehrlichen Erschließung d. h. mit einem leistungsfähigen, verkehrssicheren und richtlinienkonformen Ausbau der Hauptverkehrsachsen die Entwicklung der Region gefördert und gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen geschaffen werden. Ein autobahnähnlicher Ausbau ist laut Planunterlagen nicht vorgesehen.

Landschaftsbild, Lebens- und Freizeitqualität, Rückbau Rastbuchten mit Infopunkt

Entscheidungserhebliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild (Erscheinungsbild der Stadt Freyung) sind nicht zu erwarten, da zum Beispiel die Aufschüttungen auf zwei Meter begrenzt sind und damit der Blickbezug zu den nördlichen Hügelkuppen des Bayerischen Waldes zwar verändert, aber weiterhin möglich ist und Ausgleichsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen direkt auf den Straßenbegleitflächen vorgesehen sind, um die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu kompensieren. Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass das nahe Umfeld des Bauvorhabens als Bereich mit geringer Landschaftsbildqualität einzustufen ist, weil die naturraumtypische Eigenart weitgehend überformt, eine naturbezogene Erholung nur eingeschränkt oder kaum gegeben und die Vorbelastungen durch visuelle Beeinträchtigungen durch störende technische und bauliche Strukturen sehr hoch ist. Hinsichtlich Landschaftsbild wird auch auf

die Abbildungen der Unterlage 1 Anlage 1 verwiesen, in der verschiedene nachrichtliche Visualisierungen aus unterschiedlichen Blickrichtungen (Bestand / Planung) dargestellt sind.

Erholungseinrichtungen oder Landschaftsbereiche mit besonderer Erholungsfunktion liegen nicht vor. Die fußläufige Verbindung nördlich und südlich der B 12 bleibt mit dem Durchlass bei Bau-km 1+972 erhalten und der Taleinschnitt des Saußbaches mit der vorhandenen Wanderwegeverbindung ist zum Vorhaben hin gut abgeschirmt, so dass keine Auswirkungen zu erwarten sind. Für die als Wanderwegverbindung genutzte Straße nach Falkenbach ergibt sich für die Dauer der Baustellenumfahrung eine deutlich höhere Verkehrsbelastung. Nach dem Ende der Bauarbeiten ist aber keine maßgebliche Veränderung gegenüber dem Bestand zu erwarten.

Die Rastbuchten mit Infopunkt werden aus Gründen der Verkehrssicherheit rückgebaut.

Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer

Eine Ausweisung der Bundesstraße 12 zur Krafftfahrstraße wäre hier mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ist deshalb laut Planunterlagen im Bereich des Bauvorhabens nicht vorgesehen, d. h. Krafftfahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht überschreitet, können die B 12 weiterhin nutzen. Auch ein Betretungsverbot für Fußgänger ist nicht geplant. Langsam fahrende Fahrzeuge können aber auch auf das nachgeordnete Wegenetz ausweichen (z. B. GVS nach Falkenbach). Der Verkehr des durch das Bauvorhaben unterbrochenen öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich der B 12 wird über den Durchlass bei Bau-km 1+973 zur GVS Falkenbach-Freyung geleitet. Dieser öFW sowie weitere durch das Bauvorhaben betroffene öffentliche Feld- und Waldwege werden entsprechend den Richtlinien für den ländlichen Wegbau angepasst. Die Nutzungsmöglichkeiten der Straßen bleiben also im Wesentlichen unverändert. Als Nachteil für Radfahrer kann bei dem Bauvorhaben die zu erwartende höhere zulässige Geschwindigkeit auf der Bundesstraße im Bereich der unteren Ebene des Knotenpunktes gesehen werden, wobei nicht unbeachtet bleiben darf, dass Radfahrer soweit sie eine Bundesfernstraße nutzen mit diesen Geschwindigkeiten rechnen müssen. Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheit ist - auch für Fußgänger und Radfahrer - die teilhöhenfreie Gestaltung des Knotenpunktes. Über den oberliegenden (ovalen) Kreisverkehrsplatz kann der Verkehr künftig die B 12 höhenfrei und sicher queren. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erklärt, dass, falls sich ein gesteigerter Querungsbedarf bis zur Baudurchführung ergeben sollte, auf dem Bauwerk und darauf zulaufend eine Geh- und Radwegverbindung nachgerüstet werden könne.

Dass der Vorhabenträger aus Verkehrssicherheitsgründen keine Zunahme des Radverkehrs auf der Bundesstraße 12 anstrebt, ist nachvollziehbar. Mittelfristig besteht deshalb laut seiner Stellungnahme die Absicht, eine Radwegeverbindung nördlich der B 12 von Freyung-Ort in Richtung Aigenstadl herzustellen. Ob bzw. wann diese Maßnahme umgesetzt wird oder alternative Maßnahmen umgesetzt werden, ist aber nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.

Umwelt

Hinsichtlich des Schutzgutes Luft und Klima sind die Umweltauswirkungen bei der Plantrasse als gering einzustufen, weil die Straßenbaumaßnahme nicht im Bereich von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen liegt und mit dem Kreuzungsumbau keine Erhöhung der Verkehrsbelastung geplant ist. Insoweit sind auch maßnahmenbedingte, entscheidungserhebliche negative Auswirkungen auf das Klima durch die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen und auf das Schutzgut Luft infolge von Luftschadstoffen nicht zu erwarten. Betriebsbedingt sind bei der Plantrasse eher Verbesserungen anzunehmen, weil

Rückstauungen an der bestehenden Einmündung beseitigt werden, der Kreuzungsbereich um ca. 35 m nach Westen verlegt wird und die Rampen fahrdynamisch günstig geplant werden.

Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können vollständig ausgeglichen werden (C 3.4.5.3 ff.) und unverhältnismäßige Beeinträchtigungen beim Artenschutz sind nicht zu erwarten (C 3.4.5.2 ff.). Das naturschutzfachliche Konzept wird von den beteiligten Fachbehörden mitgetragen. Der Bau einer Wildbrücke ist hier nicht notwendig.

Wegen der befürchteten Einleitungen in den Saußbach hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme dargelegt, dass ein großer Teil des auf der Straßenoberfläche anfallenden Wassers gesammelt und einer Sedimentationsanlage zugeführt wird. Insoweit sind maßnahmenbedingte Verschlechterungen nicht zu erwarten, sondern es ist von einer Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation auszugehen. Die beteiligten Fachbehörden tragen das Entwässerungskonzept mit. Es wird auch auf die Ausführungen unter A 4 und C 3.4.6.2 verwiesen.

Hinsichtlich Verkehrslärmbelastung sind an den relevanten Immissionsorten keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten, weil das Bauvorhaben bestandsnah geplant ist, das Verkehrsaufkommen maßnahmenbedingt nicht erhöht wird, die Bundesstraße 12 künftig zum Teil im Einschnitt verläuft und von Bau-km 2+403 bis Bau-km 2+531 eine Lärmschutzwand errichtet wird. Hierzu wird auch auf die Ausführungen unter C 3.4.4 ff. verwiesen.

Im Zuge der Bauwerksgründungen wurden Bodenerkundungen mittels Rammkernbohrungen bzw. Seilkernbohrungen durchgeführt. Hierbei wurde Gneis überwiegend nur in Tiefen angetroffen, in denen keine Erdbewegungen stattfinden. Da der Felshorizont jedoch unter Umständen sehr ungleichmäßig verläuft, können Sprengungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

3.5.2.16 Einwendernummer 7012
(Schreiben vom 26.02.2020)

Die Planung wird abgelehnt, weil sie im Vergleich zu einem Kreisverkehrsplatz überdimensioniert ist. Vorschläge zur Unfallverminderung werden vorgetragen und genauere Kostenberechnungen für einen Vergleich mit einem Kreisverkehrsplatz sollen vorgelegt werden.

Hierzu wird auf oben gemachte Ausführungen unter C 3.5.2.15 (insbesondere Planrechtfertigung, Unfallschwerpunkt, Planungsvarianten, Verkehrsprognose, Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer, Umwelt) verwiesen.

3.5.2.17 Einwendernummer 7013
(Schreiben vom 02.03.2020)

Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort und die Wahl der Knotenpunktsform wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2). Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das

vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Die Thematik Kreisverkehrsplatz ist auch unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 behandelt.

3.5.2.18 Einwendernummer 7014
(Schreiben vom 02.03.2020)

Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort und die Wahl der Knotenpunktform wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2). Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Die Thematik Kreisverkehrsplatz ist auch unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 behandelt.

3.5.2.19 Einwendernummer 7015
(Schreiben vom -)

Das Bauvorhaben ist notwendig, um den derzeitigen und den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Laut Unfallstatistik wird dieser Knotenpunkt regelmäßig als Unfallschwerpunkt erkannt. Er gehört zu den unfallträchtigsten Knotenpunkten der Bundesstraße 12. Für die Planung wurde vom Vorhabenträger ein Verkehrsgutachten beauftragt, bei dem zur Erfassung der Belastungssituation Verkehrszählungen per Videoerfassung (März 2015) durchgeführt wurden. Dieses Vorgehen stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. Eine entscheidungserhebliche Abweichung von der in den Planunterlagen dargestellten Verkehrsprognose aufgrund des im Einwendungsschreiben dargestellten zukunftsorientierten Einsatzes von Bussen und Bahn ist nicht anzunehmen. Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort wird auch auf die vorstehenden Ausführungen unter C 3.3 verwiesen.

Die Wahl der Knotenpunktform ist unter C 3.4.2 behandelt. Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Die Thematik Kreisverkehrsplatz ist auch unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 behandelt.

Unter Abwägung aller Belange ist der teilhöhenfreie Ausbau der Kreuzung Freyung-Ort vorzugswürdig und gerechtfertigt. Mit den höheren Herstellungskosten kann der nach den Richtlinien notwendige höhere technische Standard verwirklicht werden.

Eine Ausweisung der Bundesstraße 12 zur Kraftfahrstraße wäre hier mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden und ist deshalb laut Planunterlagen im Bereich des Bauvorhabens nicht vorgesehen, d. h. Kraftfahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h nicht überschreitet, können die B 12 weiterhin nutzen und auch ein Betretungsverbot für Fußgänger ist nicht geplant. Langsam fahrende Fahrzeuge können aber auch auf das nachgeordnete Wegenetz ausweichen (GVS nach Falkenbach). Der Verkehr des durch das Bauvorhaben unterbrochenen öffentlichen Feld- und Waldweges nördlich der B 12 wird über den Durchlass bei Bau-km 1+973 zur GVS Falkenbach-Freyung geleitet.

Eine wesentliche Verbesserung wird mit der Plantrasse im Vergleich zu höhen- gleichen Knotenpunkt-lösungen für langsam fahrende Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer erreicht, weil dieser Verkehr künftig die Bundesstraße 12 höhenfrei queren kann. Auch diesen Verkehr muss der Vorhabenträger bei seinen Planungen und bei der Untersuchung der Varianten berücksichtigen. In verschiedenen Einwendungen wurden insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zusätzliche Verbesserungen gefordert. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme erklärt, dass, falls sich ein gesteigerter Querungsbedarf bis zur Baudurchführung ergeben sollte, auf dem Bauwerk und darauf zulaufend eine Geh- und Radwegverbindung nachgerüstet werden könne. Eine Radwegeverbindung will er mittelfristig nördlich der B 12 von Freyung-Ort in Richtung Aigenstadl herstellen. Ob bzw. wann diese Maßnahme umgesetzt wird oder alternative Maßnahmen umgesetzt werden, ist aber nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.

3.5.2.20 **Einwendernummer 7016**
(Schreiben vom 29.02.2020)

Die Planung wird abgelehnt. Insbesondere nachfolgend genannte Einwendungen wurden vorgebracht: Die Verkehrsinfrastruktur müsse an das postfossile Zeitalter angepasst werden, die Belange der Gegner des Bauvorhabens seien zu berücksichtigen, Verkehrsemissionen müssen gesenkt werden, die Geschwindigkeit sei zu beschränken, schwächere Verkehrsteilnehmer seien besser zu berücksichtigen, genauere Kostenberechnungen für einen Vergleich mit einem Kreisverkehrsplatz sollen vorgelegt werden und eine Verkehrsumlagerung auf die Schiene sei erforderlich. Außerdem seien verschiedene Umweltbelange bei der Abwägung zu berücksichtigen.

Hierzu wird auf oben gemachte Ausführungen unter C 3.5.2.15 verwiesen.

Ergänzend hierzu ist anzuführen, dass über verkehrsrechtliche Anordnungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) nicht in der Planfeststellung zu entscheiden ist. Solche sind durch die Straßenverkehrsbehörde unter Beachtung der Verkehrssicherheit und der Verkehrsentwicklung zu treffen. Ebenso können und dürfen Entscheidungen zu verkehrspolitischen Konzepten, wie die geforderte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die geforderte Schienenverbindung im Regelverkehr, im gegenständlichen Verfahren nicht getroffen werden. Der Vorhabenträger hat hierzu in seiner Stellungnahme ausgeführt, dass entlang der Bundesstraße 12 keine leistungsfähige Schienenverbindung existiert.

3.5.2.21 **Einwendernummer 7017**
(Schreiben vom 29.02.2020)

Wegen der Gründe für den Ausbau bei Freyung-Ort und die Wahl der Knotenpunktsform wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen (C 3.3, C 3.4.2). Ein höhengleicher Kreisverkehrsplatz kann insbesondere deshalb nicht umgesetzt werden, weil die Beurteilung des Streckenzuges als Verbindungsfunktionsstufe 1 und der damit verbundene notwendige hohe Entwurfsstandard sowie das vorhandene und geplante Ausbaukonzept der B 12 und die notwendige Kontinuität der Knotenpunktformen dagegensprechen. Die Thematik Kreisverkehrsplatz ist auch unter C 3.5.2.3.2 und C 3.5.2.3.3 behandelt.

Wegen des Einwandes Verkehrssicherheit der Plantrasse führt der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme aus, dass diese Knotenpunktsform (teilhöhenfrei) bereits seit Jahrzehnten die Standardbauweise im Bereich von Passau bis Freyung sei. Sie habe sich für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer bestens bewährt. Die Knotenpunkte seien seit ihrem Umbau nahezu unfallfrei. Von einer erhöhten Unfallgefahr bei der Plantrasse sei insoweit nicht auszugehen. Auch eine wesentlich höhere Blendgefahr durch die Sonne sei nicht anzunehmen, weil sich die Ausrichtung der B 12 nicht ändert. Die Plantrasse sei die geeignete Lösung. Die Planfeststellungsbehörde beurteilt die teilhöhenfreie Plantrasse als zielführende Lösung zur Beseitigung des unfallträchtigsten Streckenabschnittes der B 12.

Hinsichtlich des Schutzgutes Luft und Klima sind die Umweltauswirkungen bei der Plantrasse als gering einzustufen, weil die Straßenbaumaßnahme nicht im Bereich von bedeutsamen Frisch- und Kaltluftbahnen liegt und mit dem Kreuzungsumbau keine Erhöhung der Verkehrsbelastung geplant ist. Insoweit sind auch maßnahmenbedingte, entscheidungserhebliche negative Auswirkungen auf das Klima durch die mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen und auf das Schutzgut Luft infolge von Luftschadstoffen nicht zu erwarten. Betriebsbedingt sind bei der Plantrasse eher Verbesserungen anzunehmen, weil Rückstauungen an der bestehenden Einmündung beseitigt werden, der Kreuzungsbereich um ca. 35 m nach Westen verlegt wird und die Rampen fahrdynamisch günstig geplant werden.

Die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können vollständig ausgeglichen werden (C 3.4.5.3 ff.) und unverhältnismäßige Beeinträchtigungen beim Artenschutz sind nicht zu erwarten (C 3.4.5.2 ff.). Auch die Anlage einer externen Ausgleichsfläche in der Gemarkung Jandelsbrunn entspricht den Naturschutzgesetzen und stößt von Seiten der Planfeststellungsbehörde auf keine Bedenken. Das naturschutzfachliche Konzept wird von den beteiligten Fachbehörden mitgetragen.

Wegen der befürchteten Einleitung von Salzwasser in die Umwelt hat der Vorhabenträger in seiner Stellungnahme dargelegt, dass ein großer Teil des auf der Straßenoberfläche anfallenden Wassers gesammelt und einer Sedimentationsanlage zugeführt wird. Es ist insoweit von einer Verbesserung gegenüber der bestehenden Situation auszugehen. Die beteiligten Fachbehörden tragen das Entwässerungskonzept mit. Es wird auch auf die Ausführungen unter A 4 und C 3.4.6.2 verwiesen.

3.5.2.22 **Einwendernummer 7018**
(Schreiben vom 29.02.2020)

Es werden Einwendungen zur Verkehrssicherheit, Blendgefahr, Gesundheitsgefahr und Umweltschutz bei der Plantrasse erhoben. Mit einem Kreisverkehrsplatz würde der Verkehr nicht nennenswert ausgebremst. Hierzu wird auf oben gemachte Ausführungen unter C 3.5.2.21 verwiesen.

3.5.2.23 **Einwendernummer 7019**
(Schreiben vom 28.02.2020)

Die im Einwendungsschreiben vorgetragene Einwände sind unter C 3.5.2.15 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

3.5.2.24 **Einwendernummer 7020**
(Schreiben vom 27.02.2020)

Die Einwände hinsichtlich der Betroffenheit der Grundstücke Flnrn. 50/1 und 51, jeweils Gemarkung Ort, sind unter C 3.5.2.2 behandelt. Hierauf wird verwiesen.

3.5.2.25 **Einwendernummer 8000**
(Schreiben vom 17.01.2020)

Die Einwendung zu den Planunterlagen vom 31.10.2019 ist unwirksam, weil sie als „einfache“ E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur nach dem Signaturgesetz erhoben wurde. Hierauf wurde bei der öffentlichen Bekanntmachung hingewiesen. Ein Hinweis darauf erfolgte auch von der Stadt Freyung per E-Mail vom 21.01.2020. Ungeachtet dessen hat sich der Vorhabenträger zu den Einwendungen geäußert (Erwiderung vom 07.01.2021). Im Planfeststellungsbeschluss sind Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter anderem unter C 3.3 (Planrechtfertigung), C 3.4.2 (Planungsvarianten) und C 3.5.2.3.3 (Kreisverkehrsplatz Variante 1, Vergleich zur Plantrasse) enthalten.

3.5.2.26 **Einwendernummer 8001**
(Schreiben vom -)

Die Einwendung zu den Planunterlagen vom 31.10.2019 ist unwirksam, weil sie als „einfache“ E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur nach dem Signaturgesetz erhoben wurde. Hierauf wurde bei der öffentlichen Bekanntmachung hingewiesen. Ein Hinweis darauf erfolgte auch von der Stadt Freyung per E-Mail vom 13.01.2020. Ungeachtet dessen hat sich der Vorhabenträger zu den Einwendungen geäußert (Erwiderung vom 07.01.2021). Im Planfeststellungsbeschluss sind Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter anderem unter C 3.3 (Planrechtfertigung), C 3.4.2 (Planungsvarianten) und C 3.5.2.3.3 (Kreisverkehrsplatz Variante 1, Vergleich zur Plantrasse) enthalten.

3.5.2.27 **Einwendernummer 8002**
(Schreiben vom 17.01.2020)

Die Einwendung zu den Planunterlagen vom 31.10.2019 ist unwirksam, weil sie als „einfache“ E-Mail ohne qualifizierte elektronische Signatur nach dem Signaturgesetz erhoben wurde. Hierauf wurde bei der öffentlichen Bekanntmachung hingewiesen. Ein Hinweis darauf erfolgte auch von der Stadt Freyung per E-Mail vom 21.01.2020. Ungeachtet dessen hat sich der Vorhabenträger zu den Einwendungen geäußert (Erwiderung vom 07.01.2021). Im Planfeststellungsbeschluss sind Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter anderem unter C 3.3 (Planrechtfertigung), C 3.4.2 (Planungsvarianten) und C 3.5.2.3.3 (Kreisverkehrsplatz Variante 1, vergleichende Betrachtungen zur Plantrasse) enthalten.

3.5.2.28 Einwendernummer 8003
(Schreiben vom 02.03.2020)

Die Einwendung zu den Planunterlagen vom 31.10.2019 ist präkludiert, d. h. sie bleibt aus formalen Gründen unberücksichtigt. Das Einwendungsschreiben ging erst am 09.03.2020 bei der Stadt Freyung ein. Nach Ablauf der Einwendungsfrist (02.03.2020) sind Einwendungen ausgeschlossen (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG) und können also in der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden. Darauf wurde in der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Freyung hingewiesen. Die Einwendungspräklusion ist von Amts wegen zu beachten d.h. die Planfeststellungsbehörde kann nicht über eine Fristversäumnis hinwegsehen.

Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung vom 07.01.2021 die vorgeschlagene Knotenpunktstösung diskutiert und die Gründe für die gewählte Form erläutert. Im Planfeststellungsbeschluss sind Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter anderem unter C 3.3 (Planrechtfertigung), C 3.4.2 (Planungsvarianten) und C 3.5.2.3.3 (Kreisverkehrsplatz Variante 1, vergleichende Betrachtungen zur Plantrasse) enthalten.

3.5.2.29 Einwendernummer 8004
(Schreiben vom 02.03.2020)

Die Einwendung zu den Planunterlagen vom 31.10.2019 ist präkludiert, d. h. sie bleibt aus formalen Gründen unberücksichtigt. Das Einwendungsschreiben ging erst am 09.03.2020 bei der Stadt Freyung ein. Nach Ablauf der Einwendungsfrist (02.03.2020) sind Einwendungen ausgeschlossen (Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG) und können also in der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden. Darauf wurde in der ortsüblichen Bekanntmachung der Stadt Freyung hingewiesen. Die Einwendungspräklusion ist von Amts wegen zu beachten d.h. die Planfeststellungsbehörde kann nicht über eine Fristversäumnis hinwegsehen.

Ungeachtet dessen hat der Vorhabenträger in seiner Erwiderung vom 07.01.2021 die vorgeschlagene Knotenpunktstösung diskutiert und die Gründe für die gewählte Form erläutert. Im Planfeststellungsbeschluss sind Ausführungen zu den öffentlichen Belangen unter anderem unter C 3.3 (Planrechtfertigung), C 3.4.2 (Planungsvarianten) und C 3.5.2.3.3 (Kreisverkehrsplatz Variante 1, vergleichende Betrachtungen zur Plantrasse) enthalten.

3.5.2.30 Einwendernummer 8005
(Schreiben vom 30.06.2020)

Im Schreiben vom 30.06.2020 wird aufgeführt, dass der geplante Ausbau des Knotenpunktes B 12 / St 2132 überdimensioniert sei. Außerdem werden unter anderem verkehrliche Fehlplanungen im Zuge der Bauleitplanung der Stadt Freyung beschrieben, eine Ostumfahrung der Stadt Freyung vorgeschlagen und gefordert, die Iltalbahn zwischen Passau und Freyung zu reaktivieren. Das Schreiben sei „nicht in irgendeinem juristischen Sinn als Widerspruch“ zu sehen. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass die Einwendungen zu den Planunterlagen vom 31.10.2019 nach Ablauf der Einwendungsfrist (02.03.2020) bei der Regierung von Niederbayern eingegangen sind und deshalb präkludiert sind, d. h. sie bleiben aus formalen Gründen unberücksichtigt. Die Einwendungen sind nach Art. 73 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen und können also in der Planfeststellung nicht berücksichtigt werden. Darauf wurde in der ortsüblichen Bekanntma-

chung der Stadt Freyung hingewiesen. Die Einwendungspräklusion ist von Amts wegen zu beachten d.h. die Planfeststellungsbehörde kann nicht über eine Fristversäumnis hinwegsehen.

Im Planfeststellungsbeschluss sind aber Ausführungen zu den öffentlichen Belangen, die auch o. g. Einwendungen betreffen, enthalten (z. B. C 3.3 PlanreCHFertigung und C 3.4.2 Planungsvarianten).

3.6 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der Kreuzung Freyung Ort mit der St 2132 im Zuge der Bundesstraße 12 auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

3.7 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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

4. Sofortige Vollziehbarkeit

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

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 Abs. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** erhoben werden beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München

Ludwigstraße 23

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfes per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung.

Landshut, 13.12.2021
Regierung von Niederbayern

gez.

Dr. Helmut Graf
Regierungsvizepräsident



Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen bei der Stadt Freyung, der Gemeinde Jandelsbrunn und beim Markt Röhrnbach zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.