

**Unterlage 19.3.2: FFH-Ausnahmeprüfung SPA
Vogelschutzgebiet DE 7744-471 „Salzach und Inn“**

Auftraggeber:

Die Autobahn GmbH des Bundes
Niederlassung Südbayern | Außenstelle Deggendorf

Graflinger Straße 83
94469 Deggendorf

Betreuung:

Roland Schaub
Geschäftsbereich D

Auftragnehmer:

 **ANUVA**
STADT-UND UMWELTPLANUNG
Nordostpark 89
D-90411 Nürnberg
Internet: www.anuva.de

Bearbeiter:

Simone Daum
M. Sc. Molekulare Ökologie

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Methodische Vorgehensweise und rechtliche Grundlagen	2
3	Prüfung der Alternativen im Bereich des Vogelschutzgebietes DE 7744-471 „Salzach und Inn“	5
3.1	Übersicht über das Vogelschutzgebiet.....	5
3.2	Bestimmung des Zwecks und des Ziels des Vorhabens	7
3.3	Darstellung und Begründung der Auswahl der untersuchten Alternativen	8
3.3.1	Großräumige Varianten.....	8
3.3.2	Kleinräumige Varianten	8
3.4	Gebietsschutzrechtlicher Variantenvergleich	10
3.5	Bewertung der Alternativen hinsichtlich ihrer Zumutbarkeit.....	12
3.5.1	Projekterfüllung	12
3.5.2	Kosten.....	12
3.6	Ergebnis der Alternativenprüfung: Begründung der gewählten Lösung.....	13
4	Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses	14
4.1	Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses.....	14
4.2	Begründung der gewählten Lösung	16
5	Maßnahmen zur Kohärenzsicherung	17
5.1	Hintergrund.....	17
5.2	Darstellung von Art und Umfang der auszugleichenden Beeinträchtigungen.....	18
5.3	Maßnahme 10A _{FFH} – Anlage von Auwald im räumlichen Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet „Salzach und Unterer Inn“ (und dem SPA „Salzach und Inn“)	18
5.3.1	Beschreibung des Ist-Zustands der vorgesehenen Fläche	20
5.3.2	Beschreibung der geplanten Maßnahme 10A _{FFH}	20
5.3.3	Regelungen zur Kontrolle	20

5.3.4	Prognose der Maßnahmenwirksamkeit	20
5.3.5	Sicherstellung der Umsetzung.....	21
6	Zusammenfassung.....	22
7	Literaturverzeichnis	23

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Beeinträchtigungen der Vogelarten durch die Antragsvariante (rot: erheblich, grün: nicht erheblich)	5
Tab. 2: Übersicht über die auszugleichenden Beeinträchtigungen (rot: erheblich, grün: nicht erheblich)	18

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Maßnahmenflächen 10A _{FFH} auf den Flur-Nr. 1811 und 1854 (Gemarkung Haiming) (Planung mit Kilometrierung in weiß)	19
Abb. 2: Maßnahmenflächen 10A _{FFH} auf den Flur-Nr. 164, 336, 341, 341/3, 341/4 und 341/5 (Gemarkung Stammham) (Planung mit Kilometrierung in weiß)	19

Bearbeiter

Simone Daum, M. Sc. Molekulare Ökologie
Gaby Töpfer-Hofmann, Dipl.-Biologin



Simone Daum, M. Sc. Molekulare Ökologie
Nürnberg, 30.11.2022

ANUVA Stadt- und Umweltplanung GmbH
Nordostpark 89
90411 Nürnberg
Tel.: 0911 / 46 26 27-6
Fax: 0911 / 46 26 27-70
Internet: www.anuva.de



1 Anlass und Aufgabenstellung

Gegenstand der vorliegenden Prüfung ist der zweibahnige, 4-streifige Bau der Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3) im Streckenabschnitt von Markt bis Simbach-West. Der hier betrachtete Bauabschnitt befindet sich zwischen der Anschlussstelle Burghausen der B 20 bei Markt und der Anschlussstelle der B 12 bei Simbach-West. Die Planung ist Teil der Gesamtplanung für den 4-streifigen Bau der Bundesautobahn A 94 von München bis Pocking (A 3). Der Abschnitt Markt bis Simbach-West erstreckt sich von dem in Oberbayern gelegenen Landkreis Altötting mit den Gemeinden Markt, Stammham und Haiming bis in den in Niederbayern gelegenen Landkreis Rottal-Inn mit den Gemeinden Julbach und Kirchdorf am Inn.

Der hier vorliegende Bauabschnitt liegt zwischen Markt und Simbach-West zwischen der Anschlussstelle Burghausen der B 20 im Westen und dem Anschluss an das österreichische Verkehrsnetz östlich von Kirchdorf am Inn. Der Bauabschnitt befindet sich im westlichen sowie im östlichen Drittel unmittelbar angrenzend an die Teilfläche .02 des europäischen Vogelschutzgebiets (SPA) „Salzach und Inn“ (DE 7744-471). Die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung kam zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets verbunden sind (Unterlage 19.3.1).

Das Eintreten erheblicher Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets erfordert eine Prüfung, inwieweit das Vorhaben die Voraussetzungen für eine abweichende Zulassung entsprechend den Anforderungen des § 34 BNatSchG erfüllt, d. h. ein Vorhaben kann nur zugelassen, wenn

- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle, ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind,
- zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Vorhaben bestehen,
- Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes NATURA 2000 vorgesehen sind.

Diese Voraussetzungen müssen erfüllt sein und nachvollziehbar dargelegt werden. Für erhebliche Beeinträchtigungen von prioritären Lebensraumtypen und/oder Arten gilt gem. § 34 Abs. 4 BNatSchG folgendes: Als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses können lediglich solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung sowie des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder den maßgeblich günstigen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt geltend gemacht werden.

2 Methodische Vorgehensweise und rechtliche Grundlagen

Rechtlicher Hintergrund

Das Europäische Naturschutzrecht fordert für Projekte und Pläne vor ihrer Zulassung oder Durchführung eine Überprüfung auf die Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen von möglicherweise beeinträchtigten NATURA 2000-Gebieten. Die Vorgaben des europäischen Rechts wurden durch die Änderungen des Bundesnaturschutzgesetzes vom 30. April 1998 in nationales Recht umgesetzt. In dem zum 1. März 2010 in Kraft getretenen Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG), und darin vor allem den §§ 31 bis 36 werden die wichtigen Grundlagen zum Schutzgebietssystem NATURA 2000 geregelt. Im § 34 BNatSchG sind die Vorgaben zur Prüfung von Verträglichkeit und Zulässigkeit geregelt.

Wird ein derartiges „NATURA 2000“-Gebiet durch ein geplantes Vorhaben berührt bzw. betroffen, sind gemäß Art. 6 Abs. 3 und 4 FFH-RL bestimmte Verfahrensschritte zu beachten bzw. zu durchlaufen (vgl. BMVBW 2004). Soweit erhebliche Beeinträchtigungen zu erwarten sind, ist das Projekt entsprechend der Regelung des § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Ein Abweichen von diesem Verbot ist möglich, soweit

- die Planung aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle, ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind (§ 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG).

Soll dieses Vorhaben zugelassen oder durchgeführt werden, sind gem. § 34 Abs. 5 die zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes NATURA 2000 notwendigen Maßnahmen (kurz: Kohärenzsicherungsmaßnahmen) vorzusehen.

Ablauf der FFH-Ausnahmeprüfung

Die FFH-Ausnahmeprüfung besteht aus verschiedenen Prüfschritten. Es erfolgt eine grundsätzliche Gliederung in die Alternativenprüfung (vgl. Kap. 3), die Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (vgl. Kap. 4) sowie die Festlegung von Kohärenzsicherungsmaßnahmen (vgl. Kap. 5).

Die vorliegende Studie orientiert sich an dem Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW 2004).

Für die Beurteilung der Reaktions- und Belastungsschwellen der Zielarten des NATURA 2000-Gebietes und damit der Erheblichkeitsschwelle wurden die Fachkonventionen des Bundesamtes für Naturschutz (kurz: BfN) zur Beurteilung der Erheblichkeitsschwelle (Lambrecht und Trautner 2007) berücksichtigt.

Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

Im Rahmen der Verträglichkeitsprüfung im Ausnahmeverfahren nach § 34 Abs. 3 und 4 BNatSchG besteht eine generelle rechtliche Verpflichtung zur Prüfung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, wenn ein Vorhaben, das zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele oder den für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen eines Schutzgebietes führt, ausnahmsweise zugelassen werden soll. Für ein Vorhaben kann somit gem. § 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG trotz erheblicher Beeinträchtigungen eine Zulassung erteilt werden, wenn es aus **zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses**, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Nicht erforderlich hierbei ist das Vorliegen von Sachzwängen, es wird lediglich ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln vorausgesetzt (Urteil vom 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99). Im Rahmen der Abweichungsentscheidung muss dargelegt werden, dass das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange das Interesse an der Integrität des betroffenen NATURA 2000-Gebietes übersteigt. Dazu ist das Gewicht der für das Vorhaben streitenden Gemeinwohlbelange auf der Grundlage der Gegebenheiten des Einzelfalls nachvollziehbar zu bewerten und mit den gegenläufigen Belangen des Habitatschutzes (Schwere der Gebietsbeeinträchtigung) abzuwägen.

Alternativenprüfung

In der **Alternativenprüfung** nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist zu prüfen, ob das Vorhaben ggf. durch Alternativen ohne erhebliche Beeinträchtigungen oder mit geringeren Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann. Sie ist gemäß der Rechtsprechung des BVerwG nicht Teil einer planerischen Abwägung, d. h. der Planfeststellungsbehörde ist für den Alternativenvergleich kein Ermessen eingeräumt (Urteil vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06). Generell können drei verschiedene Typen von Alternativen unterschieden werden. Es handelt sich hierbei zum einen um Konzeptalternativen, die i. d. R. auf Ebene der Rahmen- und Bedarfsplanung zu prüfen sind und zum anderen um Standort- und Trassenalternativen im Sinne des Variantenbegriffs des Umweltfachlichen Variantenvergleichs sowie technische Alternativen, die sich nicht im Verlauf, sondern lediglich in den technischen Möglichkeiten einer Variantenlösung unterscheiden (siehe Kap. 3.3).

Zu prüfen sind nur solche Alternativen, die das vorgegebene Planungsziel realisieren, wobei ggf. hinnehmbare bzw. zumutbare Abstriche im Zielerfüllungsgrad in Kauf zu nehmen sind (vgl. Urteile vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06 und vom 17.01.2007 – BVerwG 9 A 20.05). Alternativen, die unzumutbare Abstriche vom Planungsziel erfordern, müssen nicht berücksichtigt werden. Auch die Nullvariante als zu prüfende Alternative wird i. d. R. nicht in den Vergleich gestellt. Sie kann als vorzugswürdige Alternative ausgeschlossen werden, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses (§ 34 Abs. 3 Nr. 1 BNatSchG) für das Vorhaben streiten (BVerwG, Urteil vom 17.01.2007 – 9 A 20.05, z. B. der Verkehrsbedarf, vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2009 – 4 C 12.07) und das Gewicht der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen überwiegen (vgl. z. B. Hösch 2010).

Der Begriff der Zumutbarkeit liegt dem EU-Recht und dem dort verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zugrunde (gemeinschaftsrechtlicher Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gem. Art. 5 Abs. 3 des EG-Vertrages). Das dem Planungsträger

zugemutete Maß an Vermeidungsanstrengungen darf nicht außerhalb jedes vernünftigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für die betroffenen gemeinschaftlichen Schutzgüter stehen (vgl. Urteil vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06). Der Vorhabenträger darf insoweit von einer ihm technisch an sich möglichen Alternative Abstand nehmen, wenn diese ihm unverhältnismäßige Opfer abverlangt oder andere Gemeinwohlbelange erheblich beeinträchtigt (vgl. Urteile vom 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99 und vom 17.01.2007 – BVerwG 9 A 20.05).

Zuerst sind für jede zumutbare Alternative die Beeinträchtigungen für das Schutzgebietsnetz NATURA 2000 zu ermitteln und die sich möglicherweise ergebenden Nachteile gegenüberzustellen. In diesem Zusammenhang sind auch verkehrstechnische und finanzielle Nachteile zu betrachten. Abschließend werden die ermittelten Nachteile in der Summe den Vorteilen für das Schutzgebietsnetz NATURA 2000 gegenübergestellt. Hierzu heißt es im Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau (BMVBW 2004): „Je höher die Schutzbedürftigkeit bzw. Repräsentanz und je schwerer die Beeinträchtigung des Schutzgebiets ist, desto eher sind Mehranstrengungen zum Schutz des Systems (z. B. Lärmbelastung, Mehrkosten, Zeitverzögerungen), ggf. auch unter Inkaufnahme von Abstrichen vom Zielerfüllungsgrad zumutbar. Als Maßstäbe hierfür können insbesondere die Anzahl und Bedeutung der betroffenen Lebensräume und Arten, der Grad der Beeinträchtigung der Erhaltungsziele sowie die Bedeutung des betroffenen Schutzgebiets innerhalb des kohärenten Netzes NATURA 2000 herangezogen werden“.

Lässt sich das Planungsziel an einem nach dem Schutzkonzept der FFH-Richtlinie bzw. Vogelschutzrichtlinie günstigeren Standort oder mit geringerer Eingriffsintensität realisieren, so muss der Projektträger von dieser Möglichkeit Gebrauch machen (Urteil vom 27.01.2000 – BVerwG 4 C 2.99; BMVBW 2004).

3 Prüfung der Alternativen im Bereich des Vogelschutzgebietes DE 7744-471 „Salzach und Inn“

3.1 Übersicht über das Vogelschutzgebiet

Das Vogelschutzgebiet „Salzach und Inn“ (DE 7744-471) befindet sich im Süden in der naturräumlichen Haupteinheit „Voralpines Moor- und Hügelland“ und im Norden im „Unterbayerischen Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten“. Es handelt sich um ein 4.839,45 ha großes Gebiet, dass durch die Flussläufe von Saalach, Salzach und Inn sowie deren Zuflüsse, Altwässer und Verlandungszonen geprägt ist. Entlang der Salzach und deren Nebengewässer erstrecken sich flussbegleitende Auen und Leitenwälder. Innerhalb der Auwälder haben sich offene Bereiche, sogenannte Brennen entwickelt. Eine detaillierte Beschreibung der betroffenen Teilflächen sowie der im Standarddatenbogen aufgeführten Erhaltungsziele ist der Studie zur FFH-Verträglichkeit zu entnehmen (Unterlage 19.3.1).

Den größten Flächenanteil nehmen mit etwa 48 % die Laubwälder ein, Binnengewässer (stehend und fließend) sind mit 40 % vertreten (Unterlage 19.3.1). Nach Arten- und Individuenzahl ist das Gebiet eines der bedeutendsten Brut-, Rast-, Überwinterungs- und Mauseergebiete im mitteleuropäischen Binnenland. Die Au- und Leitenwälder sind für Waldvögel hoch bedeutsam (Standarddatenbogen, 06/2016)

Mit dem Vorhaben ist eine unmittelbare Flächeninanspruchnahme im SPA verbunden. Sowohl Auwald als auch Höhlenbäume gehen verloren. Darüber hinaus führen akustische und optische Störwirkungen im Auwald durch die Verbreiterung der Fahrbahn zu einer Verminderung der Habitatsignung insbesondere für lärmempfindliche Vogelarten wie Spechte.

Die Antragsvariante führt trotz Schadensbegrenzungsmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen des Grauspechts. Auch für den Eisvogel, die Schellente, den Pirol sowie Grün- und Schwarzspecht sind mit dem Vorhaben Beeinträchtigungen verbunden. Durch geeignete Maßnahmen zur Schadensbegrenzung wie die Erhöhung des Erntealters im Wald werden derartige Beeinträchtigungen auf unterhalb der Erheblichkeitsschwelle minimiert. Weitere Vogelarten des Anhang I und Art. 4 (2) wie der Kleinspecht und der Wespenbussard sind nicht betroffen.

Tab. 1: Beeinträchtigungen der Vogelarten durch die Antragsvariante
(rot: erheblich, grün: nicht erheblich)

Art der Beeinträchtigung (direkt, indirekt)	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Grauspecht	
Verlust von Lebensraum (direkt + indirekt)	Bau- und anlagebedingter Verlust von insg. 2,63 ha Auwald und Hangwald sowie Verminderung der Habitatsignung durch Störwirkungen auf weiteren 1 ha (Bagatellgrenze gem. Lambrecht & Trautner 2007: quantitativ-absoluter Flächenverlust 0,64 ha)
Anlagebedingter Verlust von Höhlenbäumen	Verlust von Höhlenbäumen (mit kleinen Höhlen)
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	➤ Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung

Art der Beeinträchtigung (direkt, indirekt)	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Zusammenfassung	Es verbleiben 3,63 ha Flächenverlust von Auwald und Hangwald, der über der Erheblichkeitsschwelle von 0,64 ha liegt. ERHEBLICH
Eisvogel	
Bau- und betriebsbedingte Störung von Brutplätzen (Verkehrslärm, Baustellenverkehr)	Verminderung der Habitateignung durch Störwirkungen für ein Brutpaar
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung ➤ Anlage eines Nistplatzes am Türkenbach
Zusammenfassung	Es verbleiben Beeinträchtigungen unter der Erheblichkeitsschwelle. NICHT ERHEBLICH
Grünspecht	
Verlust von Lebensraum	Randlicher Verlust, kein wertvoller Lebensraum für die Art
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	–
Zusammenfassung	Es verbleiben Beeinträchtigungen unter der Erheblichkeitsschwelle. NICHT ERHEBLICH
Pirol	
Betriebsbedingt erhöhte Störung durch Verkehrslärm	Verminderung der Habitateignung durch Störwirkungen für ein Brutpaar
Verlust von Lebensraum	Bau- und anlagebedingter Verlust von insg. 2,63 ha Auwald und Hangwald sowie Verlust von 1,4 % der gesamten Population im SPA (Bagatellgrenze gem. Lambrecht & Trautner 2007: Verlust von max. 1 % der gesamten Population im SPA)
Anlagebedingter Verlust von Biotopbäumen	Verlust von alten Laubbäumen im Auwald
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zeitliche Beschränkung von Rodungsarbeiten und Baufeldfreimachung ➤ Waldumbau und Erhöhung des Erntealters im Auwald
Zusammenfassung	Es verbleiben Beeinträchtigungen, die jedoch aufgrund der Schadensbegrenzungsmaßnahmen unter der Erheblichkeitsschwelle liegen. NICHT ERHEBLICH
Schellente	
Verlust von Lebensraum	Randlicher Verlust, kein wertvoller Lebensraum für die Art
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	–

Art der Beeinträchtigung (direkt, indirekt)	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Zusammenfassung	Es verbleiben Beeinträchtigungen unter der Erheblichkeitsschwelle. NICHT ERHEBLICH
Schwarzspecht	
Verlust von Lebensraum (direkt + indirekt)	Bau- und anlagebedingter Verlust von insg. 2,63 ha Auwald und Hangwald sowie Verminderung der Habitateignung durch Störwirkungen auf weiteren 0,2 ha (Bagatellgrenze gem. Lambrecht & Trautner 2007 durch Einstufung in Typengruppe 6 c: quantitativ-absoluter Flächenverlust 10 ha)
Maßnahmen zur Schadensbegrenzung des geprüften Vorhabens	–
Zusammenfassung	Es verbleiben 2,65 ha Flächenverlust von Auwald, der unter der Erheblichkeitsschwelle von 10 ha liegt. NICHT ERHEBLICH

Zur Beurteilung der Beeinträchtigung relevanter Vogelarten vergleiche ausführlich Unterlage 19.3.1 und 19.3.3.

3.2 Bestimmung des Zwecks und des Ziels des Vorhabens

Ziel und Zweck des Vorhabens ist die Schaffung einer leistungsfähigen Fernverkehrsverbindung durch Bau der Bundesautobahn (BAB) A 94 zwischen München und Pocking mit Anschluss an die BAB A 3. Von den ca. 150 km der geplanten BAB A 94 sind bereits 117 km realisiert und unter Verkehr.

Im hier vorliegenden 13,2 km langen Neubauabschnitt zwischen den Anschlussstellen Burghausen/B 20 bei Markt und Simbach-West wurde bereits in den 1980er Jahren auf Basis des damals geltenden Bundesverkehrswegeplans die B 12 als erste Richtungsfahrbahn der künftigen BAB 94 anbaufrei realisiert. Der aktuell gültige Bundesverkehrswegeplan 2030 stuft den Neubau der BAB A 94 zwischen dem jetzigen Autobahnende bei Markt und dem geplanten Anschluss an die BAB A 3 bei Pocking unter der Projektnummer A094-G040-BY im „vordringlichen Bedarf“ ein¹.

Als wesentliche Gründe für Realisierung dieses Vorhabens lagen der Projektanmeldung und der Einstufung im aktuellen BVWP 2030 folgende Zielsetzungen zu Grunde:

„Die A 94 dient dem großräumigen Verkehr, mit dem Potential, nach ihrer Fertigstellung bis zur A 3, den kontinentalen Verkehr zwischen den Metropolregionen München und Wien aufzunehmen. Sie bindet den Raum Mühldorf/Altötting/Burghausen sowohl an die Metropolregion München als auch an das Oberzentrum Passau sowie Österreich und die Tschechische Republik an und beseitigt damit eines der höchsten Erreichbarkeitsdefizite in ganz Bayern. Projektziele des Neubaus der A94: Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Verlagerung des Verkehrs weg von der hochbelasteten B 12, Verbesserung der Verkehrsqualität (höhere Reisegeschwindigkeit, Trennung des langsam fahrenden landwirtschaftlichem Verkehrs, keine

¹ <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A094-G040-BY/A094-G040-BY.html>

höhengleichen Straßenkreuzungen mehr, die zu Verkehrsbehinderungen und Verkehrsgefährdungen führen), Schaffung einer Fernverkehrsstraße für den großräumigen bzw. kontinentalen Verkehr, Stärkung des Wirtschaftsraums Südostbayern durch Anbindung an die Metropolregion München, das OZ Passau sowie Österreich und die Tschechische Republik, Entlastung der Anwohner an Ortsdurchfahrten von Lärmbelastungen und Schadstoffeinträgen. Der Projektabschnitt dient dem Lückenschluss der A 94 zwischen der A99 und der A3.“²

Nähere Angaben zum Ziel und Zweck des Vorhabens finden sich im Technischen Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 1 und 2).

Diese Ziele sind als Beurteilungsgrundlage maßgebend für die Einschätzung der Zielkonformität der untersuchten Varianten im Zuge des FFH-rechtlichen Vergleichs.

3.3 Darstellung und Begründung der Auswahl der untersuchten Alternativen

3.3.1 Großräumige Varianten

Gemäß dem Umweltfachlichen Variantenvergleich (2018) wurde u. a. von der Stadt Simbach am Inn längere Zeit eine Linie im Norden der B 12 gefordert. Diese Variante wurde aber seit Abschluss des Raumordnungsverfahrens im Jahr 1999 nicht weiterverfolgt. Sie ist wesentlich länger und teurer, weil das Hügelland im Norden von Simbach gequert werden muss und anstelle des Ausbaus ein völliger Neubau erforderlich wird. Darüber hinaus ist die Verkehrswirksamkeit wesentlich geringer. Die Topografie im Untersuchungsbereich mit dem Inn im Süden und dem sehr hügeligen Gelände im Norden sowie die Siedlungen nördlich der B 12 zwischen Markt und Kühstein führen dazu, dass sich beim 4-streifigen Bau der A 94 keine weiteren großräumigen Varianten ergeben. Somit ist die Linie durch die bestehende B 12 weitgehend vorgegeben. Großräumige Varianten kommen aus wirtschaftlichen, betrieblichen und ökologischen Gründen nicht in Frage.

3.3.2 Kleinräumige Varianten

Im vorliegenden Neubauabschnitt werden im Folgenden die bereits im Variantenvergleich zur Voruntersuchung entwickelten Bauvarianten dargestellt und im Hinblick auf ihre Konformität mit den Erhaltungszielen für das Vogelschutzgebiet „Salzach und Inn“ geprüft.

Da sich der Verlauf der geplanten BAB A 94 im Wesentlichen am Verlauf der bisherigen B 12 orientiert, werden die Linie und die Gradienten der 2. Richtungsfahrbahn von der Lage und der Gradienten der 1. Richtungsfahrbahn (Bestandsfahrbahn B 12) bestimmt. Es ergeben sich somit folgende zwei Varianten mit den jeweiligen Untervarianten:

- Bau der 2. Fahrbahn nördlich der B 12 mit den Untervarianten 1.1 und 1.2
- Bau der 2. Fahrbahn südlich der B 12 mit den Untervarianten 2.1 und 2.2

² Ebd.

Ein häufiger Wechsel zwischen den Bauarten wird aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaftlichkeit und des Baubetriebes soweit möglich vermieden. Bei einer Gesamtlänge der Baumaßnahme von 13,2 km ist jedoch insbesondere im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit eine Kombination von verschiedenen Varianten vertretbar.

Variante 1 – 2. Fahrbahn nördlich der B 12

Bei dieser Variante wird nördlich der bestehenden 1. Fahrbahn die 2. Fahrbahn gebaut. Die 1. Fahrbahn wird anschließend auf die neue Fahrbahnbreite ausgebaut. Dabei gibt es folgende zwei Untervarianten:

- **Untervariante 1.1**

Bei der Untervariante 1.1 wird die bestehende Fahrbahn nach Norden verbreitert, d. h. der südliche Fahrbahnrand der 1. Fahrbahn kann gehalten werden. Der südliche Fahrbahnrand der 2. Fahrbahn verläuft ca. 7,50 m nördlich des jetzigen nördlichen Fahrbahnrandes der 1. Fahrbahn.

- **Untervariante 1.2**

Bei der Untervariante 1.2 wird die bestehende Fahrbahn nach Süden verbreitert, d. h. der nördliche Fahrbahnrand der 1. Fahrbahn kann gehalten werden. Der südliche Fahrbahnrand der 2. Fahrbahn verläuft ca. 4,00 m nördlich des jetzigen nördlichen Fahrbahnrandes der 1. Fahrbahn.

Variante 2 – 2. Fahrbahn südlich der B 12

Bei dieser Variante wird südlich der bestehenden 1. Fahrbahn die 2. Fahrbahn gebaut. Die 1. Fahrbahn wird anschließend mit der neuen Fahrbahnbreite ausgebaut. Dabei gibt es folgende zwei Untervarianten:

- **Untervariante 2.1**

Bei der Untervariante 2.1 wird die 1. Fahrbahn nach Norden verbreitert, d. h. der südliche Fahrbahnrand der 1. Fahrbahn kann gehalten werden. Der nördliche Fahrbahnrand der 2. Fahrbahn verläuft ca. 4,00 m südlich des jetzigen südlichen Fahrbahnrandes der 1. Fahrbahn.

- **Untervariante 2.2**

Bei der Untervariante 2.2 wird die 1. Fahrbahn nach Süden verbreitert, d. h. der nördliche Fahrbahnrand der 1. Fahrbahn kann gehalten werden. Der nördliche Fahrbahnrand der 2. Fahrbahn verläuft ca. 7,50 m südlich des jetzigen südlichen Fahrbahnrandes der 1. Fahrbahn.

Kombination der Varianten

Während der Durchführung des Variantenvergleichs stellte sich heraus, dass sich allein durch den Vergleich einer nord- mit der südseitigen Verbreiterung nicht eindeutig eine Vorzugstrasse für den gesamten Bauabschnitt finden lässt. Daher wurde die Trasse in drei Abschnitte unterteilt, so dass sich innerhalb dieser Abschnitte klare Vorteile für je eine Baurichtung herausstellen ließen. Auch unter Berücksichtigung der technischen Möglichkeiten und festgelegten Übergänge wurden folgende Abschnitte betrachtet:

Abschnitt 1: Bau-km 0+105 bis Bau-km 2+000

Abschnitt 2: Bau-km 2+000 bis Bau-km 5+360

Abschnitt 3: Bau-km 5+360 bis Bau-km 13+290

Abschnitt 1 reicht vom Bauanfang bis südlich der Staustufe Stammham. Somit befindet sich der Abschnitt außerhalb des SPA und verbleibt ohne mittelbare Wirkungen auf die Zielarten innerhalb des hier betrachteten Vogelschutzgebiets. Dieser Abschnitt wird nicht weiter betrachtet. Der Abschnitt 2 beginnt an der Staustufe Stammham und verläuft über die Inn-Brücke bis hinter die Anschlussstelle der B 20. In diesem Abschnitt reicht das SPA bis an die Fahrbahn der Bundesstraße. Abschnitt 3 reicht von der Anschlussstelle der B 20 bis zum Bauende und verläuft dort mit Mindestabstand von ca. 100 m parallel zum Vogelschutzgebiet.

Aus dem Variantenvergleich ging die Planfeststellungsvariante als abschnittsweise Kombination aus den Varianten 2.2 in Abschnitt 1, 1.1 in Abschnitt 2 und 2.2 in Abschnitt 3 hervor. Sie wurde als Vorzugsvariante festgelegt. Nähere Ausführungen hierzu sind im Kap. 3 des technischen Erläuterungsberichts (Unterlage 1) zu finden.

3.4 Gebietsschutzrechtlicher Variantenvergleich

Für die Alternativenprüfung nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG sind die Erhaltungsziele für das Vogelschutzgebiet „Salzach und Inn“ zu betrachten, die durch den Neubau der BAB A 94 erheblich beeinträchtigt werden könnten (siehe Kap. 3.1).

Durch das Vorhaben kommt es vorhabenbedingt zu einer erheblichen Beeinträchtigung folgender Brutvogelarten (siehe Tab. 1):

- Grauspecht.

Auch im Hinblick auf die nur kleinräumigen Unterschiede in den Varianten ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Alternativenprüfung weder Vogelarten neu beeinträchtigt werden noch, dass nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter unerwartet die Erheblichkeitsschwelle überschreiten. Es ergeben sich lediglich geringfügige Unterschiede in den Varianten (siehe Kap. 3.3.2) und somit in den Beeinträchtigungen der Vogelarten des Schutzgebiets, die mit Ausnahme des Grauspechts weder erheblich sind noch einen eindeutigen Vorteil für eine Variante ergeben.

Die relevanten Untervarianten werden im Folgenden abschnittsweise vergleichend bewertet. Wie oben ausgeführt, bleibt **Abschnitt 1** von Bau-km 0+105 – 2+000 dabei außer Betracht.

Abschnitt 2 Staustufe Stammham bis AS B 20

Für den Grauspecht ergeben sich durch das Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen, die grundsätzlich auf den hohen Lebensraumverlust (Auwald) in Abschnitt 2 zurückzuführen sind (siehe Tab. 1). Vorhabenbedingt wird dort wertvoller Lebensraum überbaut, der nach Abschluss der Baumaßnahme für die Art nicht mehr verfügbar ist. Vergleicht man die Antragsvariante in Abschnitt 2 (Variante 1.1) mit den drei Alternativen 1.2, 2.1, 2.2, so ergeben sich aufgrund der lediglich kleinräumig unterschiedlichen Trassenverläufe für alle Alternativen ähnliche Flächenverluste für den Grauspecht, die stets als erheblich einzustufen sind. Dies ist zurückzuführen auf den in Abschnitt 2 beidseits – sowohl nördlich als auch südlich – der B 12 befindlichen

Auwald, der für die Verbreiterung der Fahrbahn gerodet werden muss. Um eine vergleichbare Planungstiefe der einander gegenübergestellten Varianten zu gewährleisten (Urteil vom 9.11.2017 – BVerwG 3 A 4.15), wurden die ermittelten Flächenverluste der Varianten in Abschnitt 2 aus dem umweltfachlichen Variantenvergleich hinzugezogen. In Bezug auf den Lebensraumverlust des Grauspechts geht zwar die Variante 2.2 mit einem geringeren Flächenverlust als die Antragsvariante 1.1 in Abschnitt 2 hervor. Die Entscheidung für die Antragsvariante beruht in diesem Fall jedoch auf den erheblichen Flächenverlusten von prioritären Lebensraumtypen im FFH-Gebiet DE 744-371 „Salzach und Unterer Inn“ (siehe auch Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet, Unterlage 19.2.2). Diese nicht oder schwer wiederherstellbaren LRT *7220 (Kalktuffquellen) und *9180 (Schlucht- und Hangmischwälder) befinden sich insbesondere im Süden der B 12, weshalb eine Verbreiterung der Fahrbahn nach Süden mit deutlich schwerwiegenderen Beeinträchtigungen verbunden wäre als eine Verbreiterung nach Norden. Als günstigste Variante für beide NATURA 2000-Gebiete stellt sich somit in Abschnitt 2 eine Verbreiterung der Fahrbahn nach Norden heraus (**Variante 1.1**).

In Abschnitt 2 spielen Beeinträchtigungen durch erhöhte Störwirkungen wie Lärm nur eine untergeordnete Rolle. Zum einen fällt der dauerhafte Flächenverlust in Abschnitt 2 deutlich stärker ins Gewicht, zum anderen können aufgrund der Lage des Vogelschutzgebietes beidseits der Fahrbahn – sowohl nördlich als auch südlich – keine eindeutigen Unterschiede bezüglich der Lärmentwicklung nach Nord oder Süd herausgearbeitet werden. Der Grauspecht hat große Reviere (300 ha in BfN (2016)) und nutzt den Auwald beidseits der Fahrbahn als Lebensraum. Daher wird sowohl ein Bau nach Norden als auch nach Süden zu ähnlichen Lärmbeeinträchtigungen für den Grauspecht führen.

Abschnitt 3 AS B 20 bis Bauende

Anders sieht es im Abschnitt 3 aus. Dort gehen im SPA keine Flächen verloren, da die B 12 in ca. 100 m Entfernung liegt. Allerdings kommt es bei einem Bau nach Süden (Variante 2.1 und 2.2) für den Grauspecht zu erhöhten Störwirkungen durch Lärm (ca. 1 ha, siehe FFH-VP, Unterlage 19.3.1). Durch das Abrücken nach Süden verschieben sich die Effektdistanzen und Lärmisophone innerhalb des Grauspechtreviers. Setzt man die betroffene Fläche (1 ha) in Relation zur Reviergröße des Grauspechts, beträgt dieser Verlust jedoch weniger als 1 % seines gesamten Reviers. Aufgrund der flächigen Ausdehnung von Auwald entlang des Inns kann der Grauspecht auf ungestörte Bereiche ausweichen. Ein nördlicher Bau (**Variante 1.1 und 1.2**) scheint zwar günstiger, die indirekten Störwirkungen führen im Rahmen des gebietschutzrechtlichen Variantenvergleichs jedoch zu keinen eindeutigen Vorteilen eines nördlichen Baus gegenüber eines südlichen.

3.5 Bewertung der Alternativen hinsichtlich ihrer Zumutbarkeit

Für die Bewertung der in Betracht kommenden Alternativen ist deren Zumutbarkeit maßgeblich. Der Begriff der Zumutbarkeit ist zwar nicht in der FFH-Richtlinie normiert, basiert jedoch auf dem allgemeinen und auch im EU-Recht verankerten Prinzip der Verhältnismäßigkeit. Im konkreten Fall der FFH-Ausnahmeprüfung ist die Zumutbarkeit von Alternativen immer am Gewicht der betroffenen gemeinschaftsrechtlichen (FFH-)Schutzgüter zu messen. Alternativen sind demnach zumutbar, wenn sie den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle, ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für das betroffene NATURA 2000-Gebiet, zu erreichen in der Lage sind. Gewisse Abstriche am Zielerfüllungsgrad sind dabei unter Umständen hinzunehmen.³

Alternativen dürfen jedoch umgekehrt als unzumutbar eingestuft werden, wenn der mit ihnen erreichbare naturschutzfachliche Erfolg außer Verhältnis zu den Belastungen naturschutzexterner Belange steht.⁴ Naturschutzexterne Gründe können neben den verfolgten essenziellen Planungszielen auch die im Rahmen der Baumaßnahme zu erwartenden Kosten sein.⁵ Ebenso können gravierende Eingriffe in geschützte Rechte Dritter (bspw. Eigentumsrecht, Existenzgefährdung) dazu führen, dass eine Variante als unzumutbar einzustufen sein kann.

3.5.1 Projekterfüllung

Die gewählte Ausführungsalternative (abschnittsweise Kombination aus den Varianten 2.2, 1.1 und 2.2) führt ebenso wie die anderen Alternativen (weitere Kombinationen aus den Varianten) zu einer vollständigen Zielerfüllung hinsichtlich der mit dem Neubau der A 94 verfolgten Planungsziele. Die Alternativen werden somit allesamt als zumutbar eingestuft.

3.5.2 Kosten

Aufgrund der nur kleinräumigen Unterschiede der Varianten unterscheiden sich die geprüften Alternativen zwar in gewissem Umfang. So ist im **Abschnitt 2** die Linienführung nördlich der bestehenden B 12 mit gewissen Mehraufwendungen bzgl. des Grunderwerbs und des Umbaus vorhandener Bauwerke verbunden. Diesen Mehraufwendungen stehen aber maßgeblich geringere Beeinträchtigungen von prioritären Schutzgütern gegenüber. Die Mehraufwendungen werden daher für vertretbar gehalten. Sie sind außerdem im Sinne des Vermeidungsgebots auch naturschutzfachlich geboten.

Im Hinblick auf den Bauablauf ist außerdem der Wechsel der Baurichtung zur Realisierung des nordseitigen **Abschnitts 2** relevant. Dieser wird jedoch ebenfalls als vertretbar bewertet. Bzgl. der Betriebskosten unterscheiden sich die geprüften Alternativen und deren mögliche Kombinationen nur geringfügig.

³ BMVBW 2004.

⁴ Vgl. z.B. Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vom 12.03.2008 – BVerwG 9 A 3.06 sowie BMVBW 2004.

⁵ BVerwG 9 A 3.06 vom 12.03.2008, BVerwG 9 A 20.05 vom 17.01.2007 und BVerwG 4 C 2.99 Urteil vom 27.01.2000.

In den **Abschnitten 1 und 3** wären andere als die gewählte Planfeststellungslösung nicht zum Vorteil des betroffenen NATURA 2000-Gebiets und bleiben daher an dieser Stelle außer Betracht.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die gewählte Alternative von den zur Verfügung stehenden Bauvarianten diejenige ist, die die Natura 2000-relevanten Schutzziele am wenigsten beeinträchtigt. Die Planfeststellungslösung wird daher trotz gewisser Mehraufwendungen gegenüber anderen Kombinationsmöglichkeiten für zumutbar gehalten.

Andere zumutbare Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen der Schutzziele des Natura 2000-Gebietsschutzes sind nicht vorhanden.

3.6 Ergebnis der Alternativenprüfung: Begründung der gewählten Lösung

Als Antragsvariante gilt die **abschnittsweise Kombination aus den Varianten 2.2, 1.1 und 2.2**. Im Rahmen der hier durchgeführten Alternativenprüfung wurden für die gebietsschutzrechtlich relevanten Abschnitte 2 und 3 erneut alle Varianten gegenübergestellt und verglichen.

Im vorliegenden Fall ist bei allen Varianten mit erheblichen Beeinträchtigungen von Schutzziele des SPA zu rechnen. Demnach ist die Variante als günstigste zu bewerten, welche die geringsten Beeinträchtigungen der Schutzziele für die betroffenen Natura 2000-Gebiete auslöst.

In **Abschnitt 2** ergeben sich leichte Vorteile für die **Variante 1.1**, die in diesem Abschnitt auch als Antragsvariante festgesetzt wurde. Alle anderen Varianten in diesem Abschnitt führen zu höheren Flächenverlusten für den Grauspecht bzw. zu gravierenderen Beeinträchtigungen von prioritären Lebensraumtypen im FFH-Gebiet „Salzach und Unterer Inn“ als die Antragsvariante 1.1 (siehe Ausnahmepfung für das FFH-Gebiet, Unterlage 19.2.2).

Für den **Abschnitt 3** sind die gebietsschutzrechtlichen Unterschiede vernachlässigbar. Hier liegt der Lebensraum des Grauspechts innerhalb des Vogelschutzgebietes bereits über 100 m vom Fahrbahnrand entfernt. Der bekannte Nachweis der Art liegt in diesem Abschnitt mehr als 400 m von der Fahrbahn entfernt und außerhalb des kritischen Schallpegels von 58 dB(A). Anhand der Habitatstruktur lässt sich nachvollziehen, dass in dem Bereich des Nachweises auch die für den Grauspecht geeigneten Lebensräume liegen, so dass es zu keinen relevanten Störwirkungen im Lebensraum kommen wird.

Ein Abrücken nach Norden, wie dies durch Variante 1 untersucht worden war, war aus gebietsschutzrechtlicher Sicht nicht erforderlich, und würde zu deutlichen Mehraufwendungen beim Grunderwerb sowie zu erheblichen Belastungen der Anwohner durch Lärmimmissionen führen. Diese Lösung wurde daher nicht weiterverfolgt.

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass zu der Antragsvariante (abschnittsweise Kombination aus den Varianten 2.2, 1.1 und 2.2) keine zumutbaren Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen des Netzes Natura 2000 bestehen.

4 Darstellung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses

4.1 Darlegung der zwingenden Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses

In Kapitel 3 konnte dargelegt werden, dass zur Verwirklichung der mit dem Projekt verfolgten Ziele keine zumutbaren Alternativen bestehen, die nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgebietsnetz NATURA 2000 führen. Im Gegenteil ziehen alle realisierbaren Alternativen erhebliche Beeinträchtigungen des NATURA 2000-Gebiets „Salzach und Inn“ nach sich.

Es ist daher zu prüfen, welche zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens trotz unvermeidbarer Beeinträchtigung von Erhaltungszielen des NATURA 2000-Gebiets rechtfertigen.

Der Bedarf und das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens sind durch die Aufnahme des Projekts in den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) und den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen grundsätzlich festgelegt. Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen erlangt als Anlage zum Fernstraßenausbau-gesetz (zuletzt geändert am 23.12.2016 BGBl. I 3354) Gesetzeskraft. Damit besteht ein gesetzlicher Auftrag zur Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen.

Der derzeitige einbahnige Regelquerschnitt der Bundesstraße 12 zwischen der AS Burghausen im Westen und der AS Simbach-West im Osten ist bereits mit dem heutigen Verkehr stark belastet. Mit dem zukünftigen Verkehr – ohne Realisierung des Vorhabens – wäre der hier relevante Bauabschnitt überlastet (vgl. Verkehrsgutachten, Unterlage 22). Im Ist-Zustand (Analysefall 2018) weicht der Fernverkehr auf Ausweichrouten im nachgeordneten Straßennetz aus, die für diesen Verkehr nicht ausgelegt sind und oft durch Ortsdurchfahrten führen. Im Prognosenullfall 2035 ergibt sich in den Tagesspitzenstunden ein Verkehrsaufkommen, was größer ist als die Kapazität der bestehenden B 12. Folglich wäre die Strecke im jetzigen Ausbauzustand überlastet, wodurch es zu häufigem Stillstand bzw. Stau im Wechsel mit Stop-and-go-Verkehr in den Zeiten von Verkehrsspitzen kommen würde. Die Verkehrsqualität im Prognosenullfall würde dann der zweitschlechtesten Stufe nach HBS 2015 entsprechen.

Der jetzige Ausbauzustand ist daher ohne Realisierung des Vorhabens im Prognose-Nullfall nicht mehr ausreichend leistungsfähig, was mit erheblichen Einbußen bei der Verkehrssicherheit und aufgrund der schlechten Verkehrsqualität auch mit einem Anstieg der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen einhergehen würde.

Mit dem 4-streifigen Neubau der BAB A 94 ist der Abschnitt zwischen Markt und Simbach-West für die zu bewältigenden Verkehrsmengen ausreichend leistungsfähig gemäß den Berechnungen zum Planfall 2035 (siehe Unterlage 22). Der Bau führt somit gegenüber dem Prognosenullfall 2035 zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie einer Verringerung der Schadstoffbelastung von Anwohnern.

Der leistungsfähige und bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur liegt damit im öffentlichen Interesse. Besonders maßgeblich ist dabei, dass bereits im Ist-Zustand, d. h. beim aktuellen Verkehrsaufkommen, die Kapazitätsengpässe und der hohe

Schwerverkehrsanteil regelmäßig zu schweren Unfällen, insbesondere Überholunfälle, auch mit Todesfolge, führen. Gemäß den Ausführungen der Umweltministerkonferenz (Umweltministerkonferenz - UMK 2020) hat das Bundesverwaltungsgericht bereits die Ausnahmegründe des § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 4 BNatSchG und damit analog zu § 34 Abs. 4 BNatSchG ein Überwiegen der Gründe des öffentlichen Interesses im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung für Verkehrsinfrastrukturprojekte als erfüllt angesehen (Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 –, Rn. 566; 4 A 1073.04 – Rn. 573 zum Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld und Ur. v. 09.07.2008 – 9 A 14/07 Rn. 124 ff. zur Nordumfahrung von Bad Oeynhausen in UMK 2020). Auch in diesem Fall tragen die voraus geschilderten Gründe wesentlich zur Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit bei.

Weiterhin ist die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur auch von wirtschaftlichem Interesse, um die Erreichbarkeit innerhalb der Region und darüber hinaus auch die Verbindung der Metropolregionen München und Wien zu erhalten und zu verbessern. Die Fertigstellung der BAB A 94 verbindet die Zentren München – Mühldorf – Passau und bindet über die BAB A 3 nördlich in Richtung Regensburg-Nürnberg-Norddeutschland und der Tschechischen Republik sowie südlich an das österreichische Fernstraßennetz an (vgl. auch Ziele der Projektanmeldung zum BVWP 2030 in Kap. 3.2).

Schließlich ist mit dem Neubau der A 94 auch eine Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen verbunden. Der Wechsel des Fahrbahnbelags und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen führen zu einer deutlichen Verbesserung der Lärmsituation für die anliegenden Gemeinden und deren Ortsteile. Durch die Errichtung umfangreicher Lärmschutzanlagen im Bereich der Gemeinden Markt, Stammham, Haiming, Julbach und Kirchdorf am Inn werden Siedlungsbereiche vom Verkehrslärm entlastet, die im Bestand noch keinen Schutz gegenüber Verkehrslärm besitzen. Durch den verbesserten Verkehrsfluss verringern sich außerdem die Schadstoffemissionen und die Unfallgefahr. Weiterhin wird durch den Neubau der Entwässerungsanlagen die Reinigungsleistung der Straßenentwässerung verbessert.

Ohne einen leistungsfähigen Ausbau der Infrastruktur im vorliegenden Abschnitt würden mittelfristig erhebliche Einbußen an der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität und damit auch bezogen auf das Leben und die Gesundheit des Menschen und die öffentliche Sicherheit gravierende Defizite entstehen.

Die gemeinschaftsrechtlichen Schutz- und Erhaltungsziele des NATURA 2000-Gebiets „Salzach und Inn“ werden demgegenüber zwar in einem noch vertretbaren Ausmaß beeinträchtigt. Diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen werden jedoch durch Maßnahmen zur Kohärenzsicherung mindestens im Verhältnis von 1:1 kompensiert.

Summarisch werden daher die oben genannten, für das Vorhaben sprechenden Gründe als überwiegend und zwingend gegenüber den Belangen des NATURA 2000-Gebietsschutzes angesehen.

Damit sind die Voraussetzungen für ein Abweichen von § 34 Abs. 2 BNatSchG gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG i.V.m. § 34 Abs. 5 BNatSchG ebenfalls erfüllt.

4.2 Begründung der gewählten Lösung

Dem im Kapitel 4.1 dargelegten öffentlichen Interesses steht die erhebliche Beeinträchtigung des Grauspechts im Vogelschutzgebiet DE 7744-471 „Salzach und Inn“ gegenüber.

Mit dem Vorhaben ist ein Verlust von 3,63 ha Lebensraum (Auwald und Hangwald) verbunden, der gem. der Orientierungswerte nach Lambrecht und Trautner (2007) als erheblich einzustufen ist. Dieser Verlust lässt sich auch durch Schadensbegrenzungsmaßnahmen nicht minimieren (siehe auch FFH-VP, Unterlage 19.3.1). Geeigneter Lebensraum wie Auwald lässt sich aufgrund der günstigen Standortverhältnisse nahe des Inns entsprechend mit hoher Prognosesicherheit angrenzend zum bestehenden Schutzgebiet neu anlegen (siehe Kap. 5.3.4). Somit kann hier durch Kohärenzsicherungsmaßnahmen die Sicherung des Zusammenhangs des Netzes NATURA 2000 gemäß § 34 Abs. 5 BNatSchG gewährleistet werden.

Die dargelegten erheblichen Beeinträchtigungen des Grauspechts im SPA DE 7744-471 „Salzach und Inn“ sind als nicht schwerwiegend zu betrachten, da der entsprechende Lebensraum als wiederherstellbar zu bewerten ist. Durch entsprechende Kohärenzsicherungsmaßnahmen kann der Zusammenhang des Netzes NATURA 2000 gesichert werden.

Dem gegenüber stehen die oben dargelegten Gründe des öffentlichen Interesses zur Sicherung und Schaffung einer leistungsfähigen, verkehrssicheren Infrastruktur und im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen sowie der öffentlichen Sicherheit. Aus o.g. Gründen werden die für das Vorhaben sprechenden Gründe als zwingend und in diesem Fall den Belangen des NATURA 2000-Gebietsschutzes im Vogelschutzgebiet DE 7744-471 „Salzach und Inn“ gegenüber als überwiegend angesehen.

Bei dieser Bewertung ist zu beachten, dass die Beeinträchtigungen des NATURA 2000-Gebiets im Zuge der Variantenwahl bereits auf ein notwendiges Minimum reduziert wurden und andere, das NATURA 2000-Gebiet nicht beeinträchtigende Alternativen nicht zur Verfügung stehen. Außerdem werden mit dem Vorhaben bestehende Umweltbeeinträchtigungen verringert.

5 Maßnahmen zur Kohärenzsicherung

5.1 Hintergrund

Bei einer Zulassung eines Verfahrens im Rahmen der Ausnahmeprüfung sind nach § 34 Abs. 5 BNatSchG notwendige Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes vorzusehen. Dabei kann es sich zum einen um die Neuanlage eines Lebensraums in einem anderen oder einem erweiterten Gebiet handeln, das in das bestehende NATURA 2000-Gebiet eingegliedert werden muss oder um die Verbesserung des Lebensraums in einem Teil des Gebietes oder in einem anderen NATURA 2000-Gebiet (proportional zum Verlust). Eine Neuaufnahme eines Gebiets, das dieselben Funktionen im Netz NATURA 2000 erfüllen kann, ist möglich.

Folgende fachliche als auch rechtliche Anforderungen an die Maßnahmen zur Kohärenzsicherung sind zu erfüllen:

- Die Maßnahmen müssen rechtlich verbindlich festgelegt sein (z. B. in Genehmigungsbescheid).
- Umsetzung muss in rechtlicher, finanzieller und sonstiger Hinsicht gesichert sein.
- Bemessung nach den spezifischen Erfordernissen der erheblich beeinträchtigten Lebensräume und Arten mit Funktionsbezug zu diesen.
- Maßnahmen müssen Verluste und Beeinträchtigungen von Lebensräumen und Arten in einem der Beeinträchtigung adäquaten Umfang ausgleichen. Verbleiben qualitative Unterschiede, können diese in bestimmten Fällen durch einen größeren Maßnahmenumfang kompensiert werden.
- Die Maßnahmen müssen innerhalb derselben biogeografischen Region durchgeführt werden und sicherstellen, dass auch in Zukunft ein günstiger Erhaltungszustand der betroffenen Lebensräume und Arten in dieser Region gewährleistet ist oder entwickelt werden kann.
- Integration in das Netz NATURA 2000

5.2 Darstellung von Art und Umfang der auszugleichenden Beeinträchtigungen

Gemäß der FFH-VP in Unterlage 19.3.1 verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen für den Grauspecht sowie Beeinträchtigungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle für den Eisvogel, Grün- und Schwarzspecht, Pirol und die Schellente. Der Umfang der Beeinträchtigungen ist in Unterlage 19.3.1 ausführlich dargelegt. Zusammengefasst stellen sich die Beeinträchtigungen wie folgt dar:

Tab. 2: Übersicht über die auszugleichenden Beeinträchtigungen
 (rot: erheblich, grün: nicht erheblich)

Betroffene Vogelart	Vorhabenbedingte Beeinträchtigung
Grauspecht	Verlust: 3,63 ha
Eisvogel	Keine erhebliche Beeinträchtigung
Grünspecht	Keine erhebliche Beeinträchtigung
Pirol	Keine erhebliche Beeinträchtigung
Schellente	Keine erhebliche Beeinträchtigung
Schwarzspecht	Keine erhebliche Beeinträchtigung

5.3 Maßnahme 10A_{FFH} – Anlage von Auwald im räumlichen Zusammenhang mit dem FFH-Gebiet „Salzach und Unterer Inn“ (und dem SPA „Salzach und Inn“)

Die Flächen für die Umsetzung der Maßnahme liegen direkt angrenzend zum Vogelschutzgebiet und sollen in dieses mit aufgenommen werden (siehe LBP-Maßnahmenplan, Unterlage 9.2, Blatt 3, 4 und 5 sowie Abb. 1 und Abb. 2).

Die Maßnahme 10A_{FFH} zielt auf die Entwicklung eines Auwalds (überwiegend LRT *91E0) ab, wie er auch im Rahmen des Vorhabens verloren geht. Hierbei wird eine Überkompensierung verwirklicht, indem der Flächenverlust des LRT nicht 1:1 ausgeglichen, sondern auf 3-facher Fläche kompensiert wird (vgl. Ausnahmeprüfung für das FFH-Gebiet, Unterlage 19.2.2.). Für den Grauspecht erfolgt eine Überkompensation seines Lebensraums im Verhältnis 1:2 statt 1:1. Durch Bodenabtrag auf den Flächen wird zudem neuer Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet des Inns geschaffen.

Die Maßnahme 10A_{FFH} wird auf

- Flur-Nr. 1811, 1854 Gemarkung Haiming und
- Flur-Nr. 164, 336, 341, 341/3, 341/4, 341/5 Gemarkung Stammham umgesetzt.

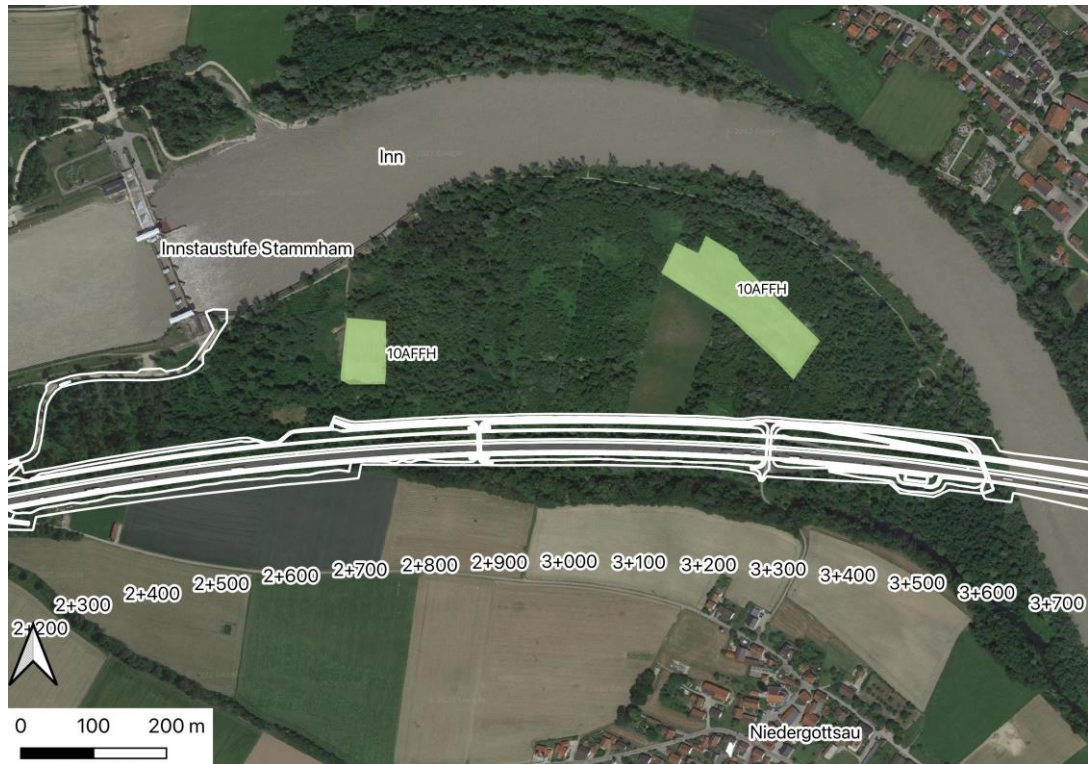


Abb. 1: Maßnahmenflächen 10A_{FFH} auf den Flur-Nr. 1811 und 1854 (Gemarkung Haiming) (Planung mit Kilometrierung in weiß)

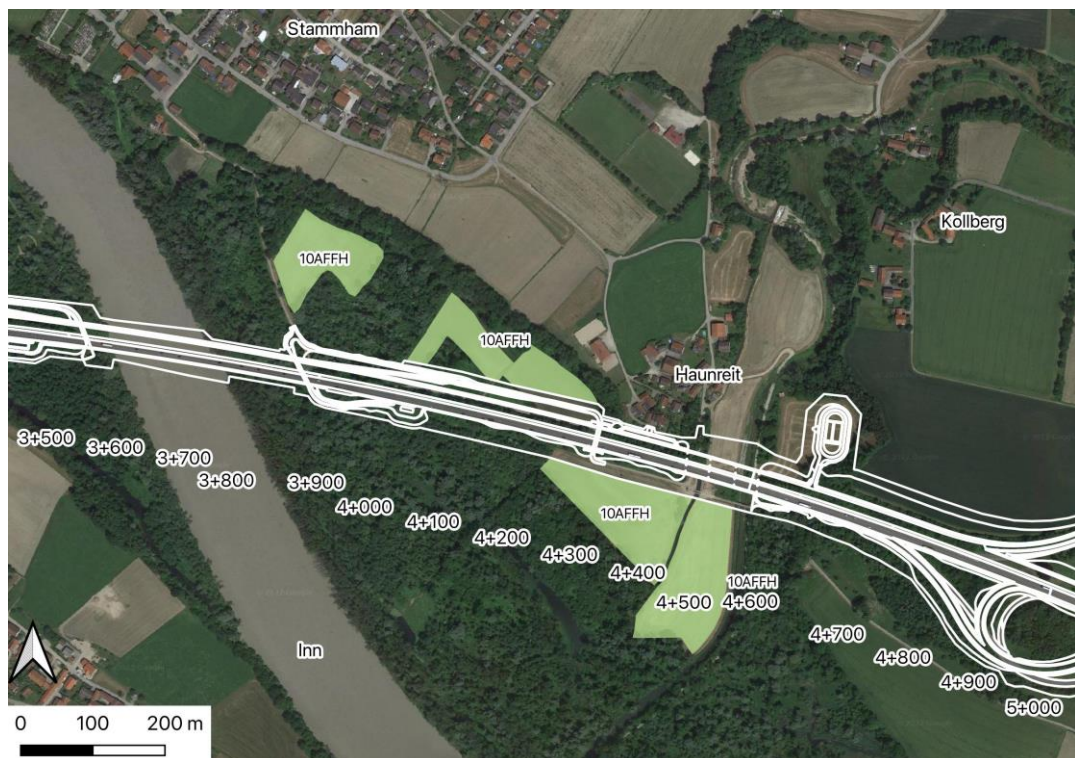


Abb. 2: Maßnahmenflächen 10A_{FFH} auf den Flur-Nr. 164, 336, 341, 341/3, 341/4 und 341/5 (Gemarkung Stammham) (Planung mit Kilometrierung in weiß)

5.3.1 Beschreibung des Ist-Zustands der vorgesehenen Fläche

Die Maßnahmenflächen liegen mit rund 8,04 ha auf intensiv landwirtschaftlich genutzten Flächen im Auenbereich entlang des Inns und des Türkenbachs. Lage bzw. Standort der Maßnahmenfläche fordern sowohl eine regelmäßige Überflutung sowie eine gewässer-nahe Lage im Auenbereich, bzw. einen Zugang zu hoch anstehendem Grundwasser. Diese Anforderungen sind auf diesen Flächen erfüllt. Weiterhin befinden sich rund um die Maßnahmenflächen ausgeprägte Auenwälder, was ein geeignetes Wasserregime für die Ausprägung dieses Lebensraumtyps belegt.

5.3.2 Beschreibung der geplanten Maßnahme 10A_{FFH}

Auf den Maßnahmenflächen von rund 8,04 ha werden gebietseigene und standortgerechte Gehölzarten (v. a. Grauerle, Esche) als lockerer, naturnaher Auwald entwickelt. Im Vorlauf wird zur Schaffung von Retentionsraum der anstehende Boden ca. 50 cm abgeschoben. Als entsprechender Gehölzunterwuchs erfolgt eine Initialpflanzung auf max. 20 % der Gesamtfläche mit gebietseigenen und standortgerechten Strauch- und Staudenarten wie Rote Johannisbeere, Gewöhnliche Traubenkirsche, Hopfen und Waldrebe. Die Krautschicht mit den für den Auwald am Inn typischen Arten wie Brennnessel, Schilfrohr, Klettenlabkraut etc. entsteht durch Sukzession. Die Flächen werden vor Wildverbiss geschützt.

5.3.3 Regelungen zur Kontrolle

Zur Steuerung der Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen sowie zur Überprüfung der Zielerreichung bzw. zur Entwicklungsprognose werden regelmäßige Begleitkontrollen (mindestens einmal pro Jahr) durchgeführt.

Eine zielgerechte Entwicklung der Maßnahme wird sichergestellt. In den ersten drei Jahren werden die Aufforstungsflächen eingezäunt und die Pflanzung freigeschnitten. Dabei wird darauf geachtet, dass Aufwüchse, welche die Grauerle verdrängen würden, entfernt werden. Zur Auflockerung des Bestandes wird eine Entwicklungspflege über 30 Jahre mit extensiver Durchforstung im 10. und 15. Jahr durchgeführt. Flächige Ausfälle werden ersetzt durch Neupflanzungen der entsprechenden Arten.

Für die Entwicklung von Auengehölzen liegen genügend Erfahrungen vor, um die funktionsfähige Entwicklung eines Auengehölzes sicher prognostizieren zu können. Da kein zulassungsrelevantes Risiko in der Entwicklung der Maßnahme verbleibt, wird auch kein sog. Risikomanagement der Maßnahme benötigt (FGSV 2019).

5.3.4 Prognose der Maßnahmenwirksamkeit

Die Umsetzung der Maßnahme zur Aufwertung und Neuschaffung der Flächen von Auwald (LRT *91E0) als Teil des gewässerbegleitenden Auwaldes nahe des Inns und Türkenbachs führt zu keinen negativen Auswirkungen auf andere Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets und wird die erheblichen Beeinträchtigungen des Grauspechts einschl. seiner Erhaltungsziele kompensieren können. Mit der Entwicklung eines struktur- und artenreichen Auwalds mit einem ausreichenden Angebot an Höhlenbäumen, Alt- und Totholz (siehe auch Erhaltungsziel 9 gem. der gebietsbezogenen konkretisierten Erhaltungsziele, Regierung v. Oberbayern, Stand 02/2016) dient die Maßnahme der Sicherung des Zusammenhangs des europäischen ökologischen Netzes.

Die Neuschaffung von Auwald und Eingliederung in das angrenzende Vogelschutzgebiet wird langfristig zu einer deutlichen Flächenvergrößerung von Auwaldstrukturen führen. Durch die Lage der Maßnahmenflächen innerhalb des Auwalds wird der Auwald als Lückenschluss flächenmäßig ideal erweitert und deutlich zur Artenvielfalt beitragen.

Auengehölze besitzen ein rasches Wachstum und zählen damit zu den Pioniergehölzen. Hierzu liegen umfangreiche Erfahrungen im Rahmen zahlreicher Gewässerrenaturierungsprojekte vor. Die Maßnahme wird somit zweifelsfrei funktionieren, eine Zielerreichung ist sichergestellt. Aufgrund der ggf. eintretenden Problematik mit Neophytenbeständen wird eine Nachsteuerung empfohlen. Dies ist jedoch nicht als grundsätzliche Prognoseunsicherheit der Wirksamkeit der Maßnahme anzusehen.

5.3.5 Sicherstellung der Umsetzung

Wie oben beschrieben (vgl. Kap. 5.3.3) ist ein Monitoring im Rahmen einer ordnungsgemäßen Pflege- und Erfolgskontrolle vorgesehen. Dieses bedingt auch eine fachkundige Umsetzung der Maßnahme.

Die vorgesehenen Kohärenzsicherungsmaßnahmen, die außerhalb des bestehenden NATURA 2000-Gebiets liegen oder als Enklaven innerhalb des NATURA 2000-Gebiets nicht Bestandteil der Gebietsmeldung sind, werden, nachdem der Planfeststellungsbeschluss Bestandskraft erlangt hat, auf dem Dienstweg an die Europäische Kommission nachgemeldet.

6 Zusammenfassung

Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südbayern plant im vorliegenden Abschnitt den zweibahnigen, 4-streifigen Neubau der bestehenden einbahnigen, 2-streifigen Bundesstraße B 12 zur Bundesautobahn A 94 München – Pocking (A 3). Der hier vorliegende Bauabschnitt liegt zwischen Markt und Simbach-West zwischen der Anschlussstelle Burghausen der B 20 im Westen und dem Anschluss an das österreichische Verkehrsnetz östlich von Kirchdorf am Inn.

Der Bauabschnitt befindet sich im westlichen sowie im östlichen Drittel unmittelbar angrenzend an die Teilfläche .02 des europäischen Vogelschutzgebiets (SPA) „Salzach und Inn“ (DE 7744-471). Die Unterlage zur FFH-Verträglichkeitsprüfung kam zu dem Ergebnis, dass mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des Vogelschutzgebiets verbunden sind (Unterlage 19.3.1). Zur Weiterverfolgung des Projektes war daher die Durchführung einer FFH-Ausnahmeprüfung notwendig, die mit diesem Textdokument vorliegt. Neben der Antragsvariante wurden die Varianten gemäß Umweltfachlichen Variantenvergleich zur Voruntersuchung 2018 für die Alternativenprüfung herangezogen. In den Vergleich gestellt wurde die für die vorgesehene Planfeststellung ausgewählte Antragsvariante (abschnittsweise Kombination aus Variante 2.2, 1.1 und 2.2 gem. Erläuterungsbericht, Unterlage 1, Kap. 3.4).

Die Antragsvariante ist hinsichtlich des Gebietsschutzes als Vorzugsvariante anzusehen. In Kap. 4 werden Gründe vorgelegt, um die zwingenden Gründe des öffentlichen Interesses gegenüber den Beeinträchtigungen des Vogelschutzgebiets DE 7744-471 „Salzach und Inn“ als überwiegend zu bewerten.

Für die Antragsvariante verbleiben nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen für den Grauspecht. Für diesen wurden Maßnahmen zur Kohärenzsicherung bestimmt (vgl. Kap. 5), die den derzeitigen Erhaltungszustand des Gebiets und die Erhaltung der Kohärenz innerhalb des Schutzgebietssystems NATURA 2000 sichern.

Damit sind die Ausnahmebedingungen für das Vorhaben gem. § 34 Abs. 3 BNatSchG gegeben. Weiterhin werden Maßnahmen durchgeführt, welche zur Sicherung des Zusammenhangs des Netzes „NATURA 2000“ beitragen. Die Voraussetzungen gem. § 34 Abs. 5 BNatSchG sind somit ebenfalls erfüllt.

7 Literaturverzeichnis

- BfN. (2016). Raumbedarf und Aktionsräume von Arten – Teil 2: Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie, (1992), 1–174.
- BMVBW. (2004). Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau. (Bundesministerium für Verkehr Bau- und Wohnungswesen, Hrsg.).
- FGSV. (2019). Hinweise zum Risikomanagement und Monitoring landschaftspflegerischer Maßnahmen im Straßenbau (HRM). (FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hrsg.). Köln (FGSV 248/2).
- Hösch, U. (2010). Zur Behandlung der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. UPR - Umwelt und Planungsrecht, 30(1), 7–16.
- Lambrecht, H., & Trautner, J. (2007). Fachinformationssystem und Fachkonventionen zur Bestimmung der Erheblichkeit im Rahmen der FFH-VP – Endbericht zum Teil Fachkonventionen, Schlussstand Juni 2007. (Bundesamt für Naturschutz (BfN), Hrsg.). Hannover, Filderstadt.
- Umweltministerkonferenz - UMK. (2020). Hinweise zu den rechtlichen und fachlichen Ausnahme- Voraussetzungen nach § 45 Abs . 7 BNatSchG bei der Zulassung von Windenergievorhaben, 23.