

Aktenzeichen: 225.3-43542 B15-006

## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesstraße 15 Rosenheim - Landshut  
Ausbau südlich Rosenheim BA II  
Str.-km 57,380 bis Str.-km 59,355**

**München, 02.04.2004**

## Inhaltsverzeichnis

Deckblatt .....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u> .....	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u> .....	6
<b>A <u>Entscheidung</u></b> .....	7
1. Feststellung des Plans .....	7
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u> .....	7
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u> .....	7
3.1 Unterrichtungspflichten .....	7
3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung .....	8
3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) .....	8
3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	8
3.5 Verkehrslärmschutz .....	8
3.6 Landwirtschaft .....	9
3.7 Militärische Belange .....	9
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen .....	10
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u> .....	10
4.1 Gegenstand / Zweck .....	10
4.2 Plan .....	10
4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....	10
5. Straßenrechtliche Verfügungen .....	11
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u> .....	11
6.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen .....	11
6.2 Zurückweisungen .....	11
7. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....	12
8. <u>Kostenentscheidung</u> .....	12
<b>B <u>Sachverhalt</u></b> .....	13
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u> .....	13
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u> .....	13
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen .....	13
2.2 Sonstiges: Regionalplan, Bauleitplan .....	13
3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u> .....	13
<b>C <u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	15
1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u> .....	15

1.1	Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen).....	15
1.2	Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen .....	15
2.	<u>Materiell-rechtliche Würdigung</u> .....	16
2.1	Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen).....	16
2.2	Planrechtfertigung .....	16
2.3	Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung.....	19
2.4	Private Einwendungen .....	39
2.5	Gesamtergebnis .....	42
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....	43
3.	<u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....	43
4.	<u>Kostenentscheidung</u> .....	43
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u> .....	43
	<u>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</u> .....	44
	<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u> .....	44

### 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
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
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz

1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
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
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.3-43542 B15-006

**Vollzug des FStrG;  
Bundesstraße 15 Rosenheim - Landshut  
Ausbau südlich Rosenheim BA II  
Str.-km 57,380 bis Str.-km 59,355**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

## **Planfeststellungsbeschluss**

### **A Entscheidung**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für den Ausbau der B 15 südlich Rosenheim BA II von Str.-km 57,380 bis Str.-km 59,355 mit den aus Ziffern 3 und 6 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

**2. Festgestellte Planunterlagen**

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

<b>Unterlage Nr.</b>	<b>Bezeichnung (Inhalt)</b>	<b>Maßstab</b>
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1 : 200.000
3	Übersichtslageplan	1 : 25.000
6	Straßenquerschnitt	1 : 50
7.1	Lagepläne (Bl. 1 - 3)	1 : 1.000
7.2	Bauwerksverzeichnis	
8	Höhenpläne (Bl. 1 - 3)	1 : 1.000/100
11.2	Lageplan zu den Immissionen (Bl. 1 und 2)	1 : 2.000
12	Ergebnisse der landschaftspflegerischen Begleitplanung	
12.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Textteil)	
12.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1 : 2.000
12.3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1 : 2.000
14.1	Grunderwerbspläne (Bl. 1 – 3)	1 : 1.000

14.2	Grunderwerbsverzeichnis	
------	-------------------------	--

Die Baugrunduntersuchungen (Planunterlage 9) und die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchungen (Planunterlage 11.1) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

### **3. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen**

#### **3.1 Unterrichtungspflichten**

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

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom AG, T-Com, Technik Niederlassung Bayreuth, Bezirksbüro Netze 21, Georg Aicher Straße 3a, 83026 Rosenheim, Tel. 08031/100, mindestens zwei Wochen vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

- 3.1.2 Den Stadtwerken Rosenheim GmbH & Co. KG., Bayerstraße 5, 83022 Rosenheim, Tel. 08031/36-2375, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gas- und Stromversorgungsleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die jeweils zuständige örtliche Bauleitung zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

- 3.1.3 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Am Hofgraben 4, 80539 München, Tel. 089/2114-228, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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.

- 3.1.4 Der E.ON Bayern AG, Kundencenter Kolbermoor, Geigelsteinstr. 2, 83059 Kolbermoor, Tel. 08031/8099-0, damit die erforderlichen Bautätigkeiten und sonstigen Maßnahmen im Leitungsbereich wie auch die Rekultivierungsmaßnahmen (Bepflanzungen, Erdaufschüttungen) im Schutzzonenbereich von 7,5 m beidseits der betroffenen 20-kV-Freileitung nach Thansau mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

- 3.1.5 Der E.ON Netz GmbH, TK-Service München, Denisstraße 3a, 80335 München, Tel. Tel. 089/1254-2398, TKS-Nr. 14040, mindestens zwei Wochen vor Baubeginn für die erforderliche genaue Ortung des betroffenen Signal- und Fernmeldekabels.

- 3.1.6 Der E.ON GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, Tel. 0831/291 233. Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass sich auch die ausführenden Baufirmen rechtzeitig vor Baubeginn im Bereich der Leitungsschutzzonen mit der E.ON GmbH Netzzentrum Dachau in Verbindung zu setzen.

- 3.1.7 Dem Wasser- und Bodenverband Gittersbach, Grünthalweg 7, 83026 Rosenheim.

### **3.2 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung**

Der Vorhabensträger hat auf den neu zu bauenden Radwegen barrierefreie Auf- und Abfahrten zu gewährleisten, d. h. nach Möglichkeit auf kreuzende Rinn- und Bordsteine zu verzichten.

### **3.3 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)**

3.3.1 Bei der Kreuzung des Straßenausbauvorhabens mit dem Gittersbach und dem Grenzgraben sind die Straßendurchlässe den hydraulischen Erfordernissen entsprechend zu dimensionieren. Die Abmessungen des Straßendurchlasses sind zudem mit dem beabsichtigten Ausbauvorhaben der Stadt Rosenheim für den Gittersbach abzustimmen.

3.3.2 Der Vorhabensträger hat für die Verrohrung des Gittersbaches (BW-Verzeichnis Nr. 3.4, Bau - km 0 + 230) ein Stahlbetonrohr DN 1400 zu verwenden.

### **3.4 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz**

3.4.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG Befreiung von den Verboten des Art. 13e BayNatSchG erteilt, mit der Maßgabe, dass auf die Fauna Rücksicht zu nehmen ist, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist.

3.4.2 Die in den Planunterlagen 12.1 und 12.3 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.

3.4.3 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, 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.

3.4.4 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen. Insbesondere dürfen an schützenswerten Bereichen wie z. B. am Gittersbach keine Veränderungen stattfinden. Dazu ist die Baustelleneinrichtung im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Rosenheim festzulegen.

3.4.5 Der Vorhabensträger hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Stadt Rosenheim zu sorgen.

### **3.5 Verkehrslärmschutz**

3.5.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Fahrbahnbelag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes  $D_{\text{stro}}$  von minus 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Nr. 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

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



Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer der in der Stadt Rosenheim liegenden Anwesen (vgl. Unterlagen 11):

Kirchenweg 43 (IO 23), 38 (IO 25),  
Kufsteinerstraße 121 (IO 40),  
Zugspitzstraße 20 (IO 51),  
Trainsjochweg 4 (IO 57), 6 (IO 59), 8 (IO 61), 10 (IO 62), 12 (IO 63)

- 3.5.3 Die Eigentümer der unter A.3.5.2 aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchr 1997" mit der Maßgabe, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 19.09.1993, DVBl 1994, S. 338). Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die betroffenen Grundstückseigentümer sind vom Vorhabensträger auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

### **3.6 Landwirtschaft**

- 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.
- 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 zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen 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 Mit dem Mutterboden ist schonend umzugehen und der natürliche Bodenaufbau nach Beendigung der Maßnahmen wieder herzustellen. Die Rekultivierungsmaßnahmen haben bei trockenen Bedingungen stattzufinden.

### **3.7 Militärische Belange**

Der Vorhabensträger hat beim Bau das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22/1996 vom BMVBW "Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge" (RABS) zu beachten.

### **3.8 Sonstige Nebenbestimmungen**

3.8.1 Belange der E.ON Bayern AG, Kundencenter Kolbermoor, Geigelsteinstr. 2, 83059 Kolbermoor

3.8.1.1 Der Vorhabensträger hat sicherzustellen, dass Bestand, Sicherheit und Betrieb der Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

3.8.1.2 Der nach DIN 57105/VDE 0105 12.85 vorgeschriebene Sicherheitsabstand zu den Leiterseilen der 20-kV-Freileitung, darf insbesondere beim Einsatz hoher Baumaschinen und -geräte, zu keiner Zeit unterschritten werden.

3.8.2 Belange der E.ON GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstraße 40, 8522 Dachau

3.8.1.1 Der Vorhabensträger hat dafür Sorge zu tragen, dass die Sicherheit des Leitungsbestandes und -betriebes der E.ON Netz GmbH nicht beeinträchtigt wird und insbesondere die gem. einschlägiger Vorschriften erforderlichen Mindestabstände zwischen den Leiterseilen und der Straßenoberkante eingehalten werden

3.8.1.2 Der Vorhabensträger ist verpflichtet, die für die Sicherheit bei den Bauarbeiten verantwortlichen Personen zu gegebener Zeit auf die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen hinzuweisen. Insofern wird auf die erhöhten Gefahren bei Arbeiten in der Nähe zu Hochspannungsleitungen unter Verweis auf das "Sicherheitsmerkblatt" und das "Merkheft für Baufachleute" hingewiesen.

3.8.1.3 Innerhalb der Leitungsschutzzone darf keine Bepflanzung mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern erfolgen.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Gegenstand / Zweck**

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung - wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers von der Bundesstraße und aus den Entwässerungsmulden sowie des Geländewassers in das Grundwasser erteilt.

### **4.2 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen 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 und Richtlinien, maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

#### **4.3.2 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.

#### 4.3.3 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, ist das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim sofort zu verständigen.

### 5. Straßenrechtliche Verfügungen

#### 5.1 FStrG

Die Widmung der geänderten Bundesfernstraße erfolgt nach § 2 Abs. 6a FStrG.

#### 5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

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

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis und 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 im Interesse von Betroffenen

Der Vorhabensträger ist verpflichtet, das von der Baumaßnahme betroffene Telekommunikationskabel der Deutschen Telekom AG (BW-Verzeichnis-Nr. 4.1) und das Fernmelde- und Signalkabel der E. ON Netz GmbH (BW-Verzeichnis-Nr. 4.2) in Abstimmung mit den Leitungsträgern in den Trennstreifen zwischen Bundesstraße und Wirtschaftsweg und nicht in private Grundstücke zu verlegen.

#### 6.2 Zurückweisungen

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

**7. Sofortige Vollziehbarkeit**

Dieser Beschluss ist gemäß § 17 Abs. 6a Satz 1 FStrG sofort vollziehbar.

**8. Kostenentscheidung**

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

Auslagen werden gegebenenfalls gesondert in Rechnung gestellt.

## **B Sachverhalt**

### **1. Beschreibung des Vorhabens**

Das planfestgestellte Bauvorhaben umfasst auf eine Baulänge von ca. 2,0 km den zweibahnigen Ausbau (2 Richtungsfahrbahnen mit je 2 Fahrstreifen) der Bundesstraße B 15 Rosenheim - Landshut südlich von Rosenheim. Der Bauabschnitt II, beginnt nördlich der Einmündung der Staatsstraße 2078 (Brannenburger Straße) bei Str.-km 59,355 und endet in Rosenheim bei Str.-km 57,380, wo bereits ein einbahnig 4-streifigen Querschnitt im Zulauf der Panoramakreuzung (Kreuzung der B 15 mit der St 2010 / St 2095) vorhanden ist. Eine Angleichung an den Bestand ist am Bauende erforderlich.

Die Kreuzungen Innau-/Grünfeldstraße und Kirchenweg/Zugspitzstraße werden mit Lichtsignalanlagen ausgestattet und an der Kreuzung Innau-/Grünfeldstraße mit Abbiegestreifen versehen.

Der östlich der Bundesstraße verlaufende bestehende 3,0 m breite Wirtschaftsweg, der auch als Geh- und Radweg genutzt wird, bleibt erhalten. Nur im Bereich der beiden Kreuzungen ist eine Anpassung erforderlich. Um die Verkehrsarten zu trennen und schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen, wird nördlich des Gittersbachs auf der Westseite der B 15 ein neuer Wirtschaftsweg angelegt.

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

#### **2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen**

Der 4-streifige Ausbau der B 15 südlich Rosenheim ist im derzeit gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im „Vordringlichen Bedarf“ eingestuft. In dem vom Bundeskabinett am 2. Juli 2003 verabschiedeten Entwurf für den neuen Bundesverkehrswegeplan ist die Maßnahme wieder für den „Vordringlichen Bedarf“ vorgesehen.

#### **2.2 Regionalplan, Bauleitplanung**

Im Regionalplan Südostoberbayern (RP 18) ist unter B VII 3.2.3 Z als Ziel der vordringliche Bau einer zweiten Fahrbahn an die bestehende B 15 zwischen Rosenheim und der A 8 aufgeführt.

### **3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 06.10.2003 beantragte das Straßenbauamt Rosenheim, für den Ausbau der B 15 südlich Rosenheim BA II von Str.-km 57,380 bis Str.-km 59,355 das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 05.11.2003 bis 05.12.2003 bei der Stadt Rosenheim nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Rosenheim oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 20.12.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege

- Vermessungsamt Rosenheim
- Landwirtschaftsamt Wasserburg
- Bayerischer Bauernverband
- Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG
- E. ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Wasser- und Bodenverband Gittersbach
- Sachgebiet 801 der Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde
- Sachgebiet 830 der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 02.03.2004 in der Stadt Rosenheim 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.

Der Vorhabensträger hat seine Planung in der Tektur vom 30.03.2004 dahingehend geändert, dass auf die vorgesehene Anpflanzung einer Baumreihe verzichtet wird, der Wirtschaftsweg vom nördlichen Beginn bis zur Kreuzung Grünfeldstraße asphaltiert wird und der Geh- und Radweg an der Fl. Nr. 298/2 geradlinig geführt wird. Auf das in der ursprünglichen Planung vorgesehene Linksabbiegeverbot an der Kreuzung Kirchenweg/Zugspitzstraße wurde ebenfalls verzichtet. Eine erneute Anhörung war nicht erforderlich, da mit diesen Änderungen Forderungen von Einwendungsführern entsprochen wurde und keine neuen oder anderen Betroffenheiten ersichtlich sind.

## **C Entscheidungsgründe**

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### **1. Verfahrensrechtliche Bewertung**

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

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

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

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

Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 WHG i. V. m. Art. 84 BayWG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Gleiches gilt für die straßenrechtlichen Verfügungen nach dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz.

#### **1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen**

Nach § 3c Abs. 1 Satz 1 und 5 i. V. m. § 3b Abs. 3 UVPG war hier in einer Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen, ob für den Ausbau der Bundesstraße B 15 südlich von Rosenheim eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen war. Die Regierung von Oberbayern hat demnach in einer überschlägigen Prüfung festzustellen, ob das Bauvorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen verursachen kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. In dieser Prüfung kamen wir zu dem Ergebnis, dass im vorliegenden Fall eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich war. Da der Ausbau der B 15 eine weitere Fahrbahn unmittelbar an die vorhandene B 15 vorsieht, werden die Eingriffe in den Naturhaushalt erheblich minimiert, da es zu keiner neuen Zerschneidung der Landschaft kommt und es nur zu wenigen Beeinträchtigungen für vorbelastete, straßennahe Biotope kommt. Mit der Realisierung der hier festgestellten Ausgleichsmaßnahmen können, die verbleibenden Eingriffe in den Naturhaushalt im Sinne des Bayerischen Naturschutzgesetzes voll kompensiert werden. Das Ergebnis dieser Vorprüfung wurde im Amtsblatt Nr. 1/2003 der Regierung von Oberbayern Nr.1/10.01.2003 öffentlich bekannt gemacht. Gegenüber der Vorprüfung haben sich für die vorliegenden Planfeststellungsunterlagen zwar geringfügige Änderungen ergeben, doch sind diese Änderungen so unwesentlich, dass eine Neubewertung nicht vorgenommen werden muss.

## **2. Materiell-rechtliche Würdigung**

### **2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)**

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

### **2.2 Planrechtfertigung**

#### **2.2.1 Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung)**

Durch die Aufnahme des Ausbaus der B 15 südlich von Rosenheim in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl 1993 I Seite 1873 I) steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses fest. Mit der Aufnahme eines Bau- oder Ausbaivorhabens in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen entscheidet der Gesetzgeber verbindlich nicht nur über die Übereinstimmung des Vorhabens mit den Zielsetzungen des § 1 Abs. 1 FStrG, sondern auch über das Bestehen eines Bedarfs (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 914). Die Grundentscheidung über die Aufnahme eines Vorhabens in den Bedarfsplan trifft der Gesetzgeber aufgrund von umfangreichen Untersuchungen und Analysen nach sorgfältiger Abwägung zwischen der mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzung und den vom Vorhaben berührten Belangen. Das Fernstraßenausbaugesetz ist im Hinblick auf Netzverknüpfung und Ausbautyp sowie die Straßenklasse für die Planfeststellung verbindlich.

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

#### **2.2.2 Planungsziel**

Nach § 3 Abs. 1 FStrG sind Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.

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

Planungsziel ist es, die bestehende B 15, die den Verkehr zu und von den Bundesautobahnen A 8 München – Salzburg und A 93 Rosenheim – Kiefersfelden schon jetzt nicht mehr sicher und reibungslos bewältigen kann, den gestiegenen und künftig weiter steigenden Verkehrsmengen entsprechend auszubauen und eine leistungsfähige Anbindung des Oberzentrums Rosenheim zu erreichen. Daneben trägt die Maßnahme zu einer Verflüssigung des Verkehrs und einer Verstärkung der Geschwindigkeit und damit zu einer erheblichen Reduzierung der Umweltbelastungen durch Kfz-Emissionen wegen lang anhaltender Staubbildungen an der Stadtgrenze Rosenheims bei.

#### **2.2.3 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse**

Die B 15 ist innerhalb des südlichen Bayerns eine wichtige verkehrliche Nord-Süd-Verbindung von Regensburg über Landshut – Rosenheim bis zu ihren Anschlüssen an die Bundesautobahn A 8 (Autobahn München – Salzburg) in Raubling und an die Bundesautobahn A 93 (Inntalautobahn) bei Reischenhart. Die B 15 verläuft zwischen



Wasserburg/Reitmehring und Rosenheim westlich des Inns vorwiegend durch landwirtschaftliche Flur. Nördlich von Rosenheim bis zu ihrem Ende bei Reischenhart ist die B 15 geprägt von den Ortsdurchfahrten Pfaffenhofen, Rosenheim und Raubling. Von Süden kommend erreicht die B 15 die Stadt Rosenheim einbahnig/zweistreifig bei der Kirche Heilig-Blut südlich der Panoramakreuzung. Von dort führt sie durch die ca. 5 km lange Ortsdurchfahrt nach Norden, ehe sie nördlich von Westerndorf St. Peter das Stadtgebiet verlässt.

Die B 15 wurde zwischen Wasserburg und Rosenheim in den letzten 20 Jahren kontinuierlich ausgebaut. Die in den Bedarfsplan 1993 neu aufgenommene Umgehung von Schechen und Hochstätt wurde am 17. Juli 1998 dem Verkehr übergeben. Südlich der BAB A 8 wurde die Ortsdurchfahrt 1994 durch die bahnparallele Verlegung der B 15 umgangen. Der Bauabschnitt I des Ausbaues der B 15 südlich Rosenheim, der den Ausbau der Anschlussstelle an die BAB A8, den zweibahnigen Ausbau bis zur Einmündung der St 2078 und die Erneuerung der Bahnbrücke umfasst, ist weitgehend abgeschlossen.

Die kreisfreie Stadt Rosenheim (Einwohnerzahl 2000: ca. 60.000) hat seit der Gebietsreform 1978 und den damit verbundenen Eingemeindungen eine Fläche von ca. 3700 ha. Sie wird im Osten vom Inn und im Süden von der BAB A 8 begrenzt. Die Nord-Süd-Ausdehnung beträgt ca. 8,5 km. In West-Ostrichtung liegt die Stadt Rosenheim auf einer Siedlungsachse im Mangfalltal mit den Städten Bad Aibling und Kolbermoor im Westen der Stadt sowie der Gemeinde Stephanskirchen im Osten.

Der Raum Rosenheim (über 100.000 Einwohner) ist über die B 15 südlich Rosenheim mit der Bundesautobahn A 8 München – Salzburg und über die östlich des Inn verlaufende St 2359, die an der AS Rohrdorf die Autobahn erreicht, verknüpft. Die St 2359 ist im Ortsbereich von Stephanskirchen, Ortsteil Hofleiten sehr eingeeengt zwischen Inn und angrenzender Bebauung und daher zur Entlastung der B 15 nicht geeignet. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) der B 15 liegt nach der Verkehrszählung 2000 zwischen der BAB A 8 und der St 2078 bei 32.577Kfz/24h, nördlich der St 2078 bei 22.994 Kfz/24h.

Im Verfahrensabschnitt weist die B 15 einen einbahnig zweistreifigen Querschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 8 m auf. Nach den Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil Querschnitte - RAS-Q - sind einbahnig zweistreifige Querschnitte bis zu einer maximalen Belastung von 20.000 Kfz/24h einzusetzen. Bei der bestehenden Belastung ist der vorhandene Querschnitt unabhängig von der Verwirklichung anderer Projekte (B 15 Westtangente von Rosenheim, St 2362 Querspange Panorama – Schwaig) drastisch überlastet. Folge dieser Überlastung ist, dass viele Verkehrsteilnehmer dem Stau auf der B 15 über Schleichwege (z.B. durch Happing) ausweichen.

Auf freier Strecke befindet sich die lichtsignalgeregelte und mit Linksabbiegespuren versehene Kreuzung mit dem städtischen Straßenzug Innau-/Grünfeldstraße und an der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt Rosenheim die ebenfalls ohne Linksabbiegespuren lichtsignalgeregelte Kreuzung mit Kirchenweg/Zugspitzstraße.

Innerhalb der Stadt Rosenheim führt die Überlagerung des Durchgangsverkehrs in Nord-Süd-Richtung mit dem auf das Oberzentrum stark ausgerichteten Ziel-/Quellverkehr und dem erheblichen Binnenverkehr der Stadt zu einer oft unerträglichen Belastung der inneren Stadtbereiche. Werktags kommt es regelmäßig zu längeren Staus. Besonders ausgeprägt sind diese Staus im Übergangsbereich des zweibahnig – vierstreifigen Bereiches zum einbahnig – zweistreifigen Bestand.

Die wirtschaftlich außerordentlich enge Verflechtung des Oberzentrums mit dem Umland zeigt die Zahl der Aus- bzw. Einpendler. Nach den letzten Erhebungen des Arbeitsamtes Rosenheim haben rund 9.300 in Rosenheim wohnende Beschäftigte ihren Arbeitsplatz im Umland, (davon Landkreis 5.300, München 2.000) während rund 19.100 Bedienstete (davon 13.800 aus dem Landkreis Rosenheim) täglich zu ihren Arbeitsstätten in die Stadt einpendeln.

#### 2.2.4 Künftige Verkehrsbelastung

Bei der Verkehrsuntersuchung B 15 4-streifiger Ausbau südlich Rosenheim 2003 von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak, München, wurden die Entwicklung im künftigen Gewerbegebiet Rosenheim-Süd und die Auswirkungen verschiedener aktueller Planungen berücksichtigt.

Dies betrifft im Einzelnen:

- den bestandsorientierten Ausbau der B 15 Kufsteinerstraße auf 4 Fahrstreifen, einen Ausbau auf Bestand innerhalb der Ortsdurchfahrt Rosenheim, für den die Stadt Rosenheim einen Bebauungsplan aufstellt.
- den Neubau der Querspange Panorama – Schwaig, einer neugebauten Staatsstraße, für welche die Baulast per Vereinbarung der Stadt Rosenheim übertragen wurde. (Die Planung wird von der Stadt Rosenheim betrieben, das Planfeststellungsverfahren befindet sich kurz vor dem Abschluss).

Für den Leistungsnachweis der Lichtsignalanlagen und die Bemessung des Straßenoberbaues wurde der ungünstigste Belastungsfall ohne Westtangente aber mit Spange Panorama – Schwaig gewählt.

Zur Ermittlung der Prognose für das Jahr 2020 wurden drei verschiedene Fälle untersucht:

- Ausbau der B 15 BA II, ohne B 15 Westtangente Rosenheim und ohne Spange Panorama – Schwaig. (siehe Anlage 1 Plan 3 zur Unterlage 1)
- Ausbau der B 15 BA II, ohne B 15 Westtangente Rosenheim und mit der Spange Panorama – Schwaig.
- Ausbau der B 15 BA II, mit B15 Westtangente Rosenheim und mit der Spange Panorama – Schwaig.

Danach ergibt sich für das Jahr 2020 für die B 15 folgende Verkehrsbelastung:

Analyse 2001/2002	Prognose 2020 ohne Westtangente, ohne Panorama – Schwaig	Prognose 2020 ohne Westtangente, mit Panorama – Schwaig	Prognose 2020 mit Westtangente mit Panorama – Schwaig
Kfz/24 Std	Kfz/24 Std	Kfz/24 Std	Kfz/24 Std
<b>26.000 – 29.000</b>	<b>33.000 – 37.000</b>	<b>35.000 – 38.000</b>	<b>32.000 – 34.000</b>

Die im Verfahren vorgebrachte Befürchtung einer reinen Verlagerung von Stau-Schwerpunkten (Panorama- und WEKO-Kreuzung, Ampeln bei Heilig Blut und Happing) durch das Bauvorhaben ist entgegenzuhalten, dass Stauungen derzeit vermehrt im Bereich der Brannenburger Straße auftreten, wo der 4-streifige Querschnitt auf den 2-streifigen Bestand reduziert wird. Eine Verlagerung der Stauungen hin zur Kufsteiner Straße nördlich der Panoramakreuzung würde nur dann auftreten, wenn der gesamte von Süden kommende Fahrzeugverkehr tatsächlich Richtung Stadtmitte fahren würde. Aus dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist jedoch ersichtlich, dass der Verkehr zwischen Autobahnanschlussstelle (DTV2020 = 46.000 Kfz/24h) und südlichem Stadtrand (DTV2020 = 24.000 Kfz/24h) stufenweise deutlich abnimmt. Dies erklärt sich daraus, dass viele Autofahrer nicht bis in die Stadtmitte Rosenheims fahren, sondern schon früher nach Aising, Pang, Happing, Kaltwies, Stephanskirchen, Kolbermoor u.s.w. abbiegen. An der Einengung von 4 auf 2 Fahrstreifen ist damit zukünftig nur gut die Hälfte des Verkehrs abzuwickeln. Eine Verlagerung des Staus ist somit nicht zu

erwarten. Unabhängig davon ist der Ausbau der Kufsteiner Straße von der Stadt Rosenheim geplant. Der Vorentwurf zur haushaltsrechtlichen Genehmigung ist seit Januar 2003 bei den zuständigen Stellen zur Prüfung vorgelegt.

Der Vorwurf, dass sich eine Verkehrsentlastung für Rosenheim durch den Ausbau der B 15 nicht erreichen lasse, verkennt, dass die B 15 südlich Rosenheim abhängig von der Realisierung anderer Projekte unterschiedliche, jedoch sehr hohe Verkehrsbelastung haben wird. Daher muss gerade die Leistungsfähigkeit durch den 4-streifigen Ausbau erhöht werden. Eine spürbare Entlastung vom Verkehr wird Rosenheim erst mit der Realisierung der B 15 Westtangente Rosenheim erhalten, für die derzeit das Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird.

#### 2.2.5 Sonstiges (z.B. Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels)

Soweit die Notwendigkeit des Bauvorhabens mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen und stattdessen eine Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs verlangt wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte, einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, sollten statt dessen gefördert werden.

Diese Einwendungen verkennen aber den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten. Die Grundsätze der Verkehrspolitik sind insofern vom Deutschen Bundestag im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung durch die Einstufung des Ausbaues der B 15 südlich Rosenheim im derzeit gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als „Vordringlicher Bedarf“ festgelegt.

### 2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

#### 2.3.1 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.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern (Rechtsverordnung vom 12.03.2003 im GVBl Nr. 7 vom 28.03.2003, LEP 2003 ) liegt die Bundesstraße 15 auf einer festgelegten Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung, welche die Oberzentren Hof, Weiden i.d.Opf., Regensburg, Landshut und Rosenheim miteinander verbindet und sich nach Süden bis zum Grenzübergang Kiefersfelden fortsetzt. Entwicklungsachsen sollen zu einer geordneten und ökologisch tragfähigen siedlungsmäßigen und infrastrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen. Der Ausbau der B 15 steht im Einklang mit diesen Entwicklungszielen.

Die Stadt Rosenheim ist im Landesentwicklungsprogramm (Anhang 10) als Oberzentrum ausgewiesen. In Anhang 5 des LEP ist der Stadt- und Umlandbereich Rosenheim im ländlichen Raum bestimmt. Zu ihm gehören neben der kreisfreien Stadt Rosenheim die Gemeinden Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Neubauern, Raubling, Rohrdorf, Prutting, Schechen und Stephanskirchen im Landkreis Rosenheim. Dieser Zusammenschluss trägt der Tatsache des Verdichtungsansatzes sowie der siedlungsstrukturellen und engen funktionalen Verflechtung des Oberzentrums Rosenheim mit den Umlandgemeinden Rechnung. Diese Verflechtung verursacht sowohl überregionalen als auch regionalen Verkehr. Verkehrswege zur Aufnahme des Verkehrs im Verflechtungsraum müssen so

geschaffen werden, dass gleichzeitig eine Entlastung der innerörtlichen Bereiche erreicht wird.

Oberzentren sollen nach A IV Ziff. 1.9 LEP "als Schwerpunkte von überregionaler Bedeutung die Bevölkerung ihres Oberbereiches mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfes versorgen". Hierzu ist ein leistungsfähiges Straßennetz erforderlich. Im LEP 2003 B V 1.4.2 wird ferner das Ziel verfolgt, Verkehrsengpässe im (Bundes-) Straßennetz zu beseitigen.

Der Ausbau entspricht auch dem Ziel des Regionalplanes Südostoberbayern (RP 18) B VII 3.2.3 Z.

## 2.3.2 Planungsvarianten

Wir waren nicht verpflichtet, jede mögliche Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden. Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

### 2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

#### 2.3.2.1.1 Ausbauvarianten

Für den Ausbau der B 15 von 2 auf 4 Fahrstreifen wurden die grundsätzlichen Möglichkeiten eines symmetrischen (beidseitigen) und eines asymmetrischen (einseitigen) Ausbaus untersucht. Ein Verlegung/Neubau der Straße an eine andere Stelle wurde nicht weiter verfolgt.

#### 2.3.2.1.2 Kreuzungsvarianten

Bei den Kreuzungen der Bundesstraße B15 mit der Innau-/ Grünfeldstraße und mit der Zugspitzstraße/ Kirchenweg wurden für die beiden Kreuzungen 5 Varianten näher untersucht:

Bei der Variante 1 erfolgt der vierstreifige Ausbau der B 15 ohne Anbindungen der untergeordneten Straßen und die Fahrbeziehungen auf den nachgeordneten Straßen werden durch die Bildung von drei Sackgassen unterbrochen. Der Kirchenweg kann nur von Rechtsein- und -abbiegern befahren werden.

Bei der Variante 2 wird die Verbindungsfunktion der untergeordneten Straßen mittels einer Überführung über die B 15 aufrechterhalten. Eine Unterführung der nachgeordneten Straßen konnte wegen des anstehenden hohen Grundwasserspiegels in diesem Streckenbereich und der dadurch erforderlichen hohen Kosten für eine Grundwasserwanne aus wirtschaftlichen Gründen von vornherein ausgeschieden werden.

Bei der Variante 3 werden alle Verkehrsbeziehungen zwischen der B 15 und den nachgeordneten Straßen mittels einer planfreien Lösung in Form eines symmetrischen oder asymmetrischen halben Kleeblattes (zweihüftiger Anschluss) – Verbindungsrampen der nachgeordneten Straßen zur B15 – gewährleistet. Dabei ist ebenfalls eine Brücke mit ungefähr gleicher Spannweite wie bei der Variante 2 erforderlich.

Bei der Variante 4 (gewählte Variante Kreuzung Innau-/Grünfeldstraße) werden am Knotenpunkt alle Verkehrsbeziehungen zwischen der B 15 und den nachgeordneten Straßen durch eine verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlage gewährleistet.

Bei der Variante 5 (gewählte Variante Kreuzung Kirchenweg/Zugspitzstraße) bleiben am Knotenpunkt mit einer verkehrsabhängig gesteuerten Lichtsignalanlage die Verkehrsbeziehungen zwischen der B 15 und den nachgeordneten Straßen grundsätzlich aufrechterhalten.

## 2.3.2.2 Vergleich der Varianten

### 2.3.2.2.1 Ausbauvarianten

Im vorliegenden Fall wird die bestehende Fahrbahn beibehalten und daneben westlich eine neue zweistreifige Fahrbahn errichtet. Die bestehende (zweistreifige) Fahrbahn dient dann nur noch dem Verkehr Richtung Rosenheim, die neue (zweistreifige) Fahrbahn dem Verkehr Richtung Autobahn.

Der Anbau der neuen Fahrbahn westlich der bestehenden Fahrbahn (gewählte Variante), hat gegenüber einem Anbau auf der östlichen Seite der B 15 den Vorteil, dass damit einerseits der bestehende Wirtschafts- und Radweg auf der Ostseite gehalten werden kann und zum anderen der Anschluss an den südlichen, bereits ausgebauten Bauabschnitt 1 (Autobahn A 8 bis Brannenburger Straße) ohne aufwendige Verziehung möglich ist.

### 2.3.2.2.2 Kreuzungsvarianten

#### 2.3.2.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Bei den Variante 1 und 2 wird die Leistungsfähigkeit der B 15 durch untergeordnete Straßen nicht vermindert, was eine sehr hohe Verkehrssicherheit durch Fehlen jeglicher Konfliktpunkte bewirkt. Zudem wird „Schleichverkehr“ über Aising nach Rosenheim West und über Happing nach Kaltwies unterbunden. Nachteilig ist dabei, dass den Stadtteilen Aising und Happing die Verbindung untereinander und eine direkte Anbindung an die B 15 Richtung Rosenheim und zur Bundesautobahn A 8 genommen wird. Auch das Umfeld wird durch diese Maßnahme beeinträchtigt, weil sich der Verkehr von den Stadtteilen beiderseits der B 15 zur B 15 auf Straßen innerhalb der Stadtteile und der betroffenen Nachbargebiete verlagern wird. Doch bleibt bei der Variante 2 die Verbindungsfunktion der nachgeordneten Straße zwischen den Gemeinden aufrechterhalten. Die Variante 1 ist hinsichtlich ihrer Trennungswirkung als sehr ungünstig anzusehen.

Die Variante 3 hält ebenfalls die Verbindungsfunktion der nachgeordneten Straßen zwischen den Stadtteilen sowie der Anschluss an die B 15 aufrecht und vermeidet eine Umlagerung des Verkehrs auf die anliegenden Stadtteile. Da nur Rechtsabbieger und Rechtseinbieger auftreten, bewirkt dies eine hohe Verkehrssicherheit durch wenige Konfliktpunkte.

Die Varianten 4 und 5 haben dieselbe oben beschriebene Wirkung wie die Variante 3. Bei der Verkehrssicherheit sind nur bei Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer oder bei Ausfall der Lichtzeichensignalanlage Konfliktpunkte durch Linksabbieger / Linkseinbieger gegeben. Die Fußgänger werden im Schutz der Ampel sicher geführt. Die Leistungsfähigkeit der B 15 wird durch die Ampel aber grundsätzlich verringert. Auch erfordert die Fußgängerfurt eine Insel (Grünstreifen) in der Fahrbahn, da nur maximal 4 Fahrstreifen ohne Insel gequert werden sollen.

Im Fall eines von der Straßenverkehrsbehörde später angeordneten Linksabbiegeverbots bei der Variante 5 entstehen Umwege für Linksabbieger.

#### 2.3.2.2.2.2 Flächenbedarf

Die Varianten 1 und 5 haben durch Verzicht auf einen Verkehrsknotenpunkt bzw. auf Linksabbiegespuren den geringsten Flächenverbrauch. Bei der Variante 4 ist der Flächenverbrauch aufgrund der westlichen Feldweganschlüsse weniger günstig. Die Varianten 2 und 3 sind wegen des Brückenbauwerks und der Anschlussrampen als ungünstig bis sehr ungünstig anzusehen.

#### 2.3.2.2.3 Natur- und Landschaftsschutz

Die Variante 1 führt zum geringsten Eingriff in das Landschaftsbild. Die Varianten 2 und 3 stellen mit der Brücke und den zugehörigen Dämmen vor dem Hintergrund des ortsbildprägenden südlichen Stadtrandes Rosenheims einen massiven Eingriff in das Landschaftsbild dar, wobei die Variante 3 als noch ungünstiger als 2 beurteilt werden muss. Die Varianten 4 und 5 haben nur geringe Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

#### 2.3.2.2.4 Sonstiges

Die höchsten Kosten entstehen bei den Varianten 3 und 2 wegen des Brückenbauwerks. Die Varianten 4 und 5 sind wegen des Verzichts auf eine planfreie Lösung wesentlich kostengünstiger. Die Variante 1 ist am kostengünstigsten zu beurteilen, doch wird der landwirtschaftliche Verkehr zu erheblichen Umwegen gezwungen und der Freizeitverkehr zum Naherholungsgebiet Happinger-Au-See unterbunden.

#### 2.3.2.2.5 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Der gewählte einseitig westliche Ausbau ergibt sich aus der Verkehrsbelastung und erfolgt auf der bestehenden Trasse unter Beibehaltung der bestehenden Fahrbahn als künftiger Richtungsfahrbahn.

Die Variante 1 muss für beide Verkehrsknotenpunkte abgelehnt werden, weil der Trenneffekt im Vorfeld der bebauten Gebiete und die zusätzliche Verkehrsbelastung der Stadtteile durch eine umwegige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz nicht vertretbar ist.

Bei der Variante 2 ist zwar der Trenneffekt zwischen den Stadtteilen und dem Naherholungsgebiet verringert, doch bleibt der Nachteil der zusätzlichen Verkehrsbelastung der Stadtteile durch umwegige Anbindung an das übergeordnete Straßennetz bestehen. Weiterhin wird der landschaftsbildprägende Ortsrand Rosenheims durch einen quer zur Blickrichtung verlaufenden Damm beeinträchtigt. Zudem fallen für diese Variante hohe Kosten für ein vermeidbares Brückenbauwerk an. Deshalb wird die Variante 2 ebenfalls abgelehnt.

Die nachteiligen Trenneffekte der Varianten 1 und 2 treten bei Variante 3 zwar nicht auf, der Nachteil der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes in Verbindung mit den (vermeidbaren) hohen Kosten führt dazu, dass diese Variante ebenfalls insgesamt als ungünstiger als die gewählten Varianten 4 und 5 angesehen werden muss.

Neben den Vorteilen der Variante 3 (keine Trenneffekte) sind bei der Variante 4 auch die Eingriffe in das Landschaftsbild durch das Brückenbauwerk minimiert und nur unwesentlich größer als im heutigen Bestand. Den Nachteil einer prinzipiell geringeren Leistungsfähigkeit der B 15 halten wir vor dem Hintergrund bereits bestehender Lichtsignalanlagen an und südlich der Einmündung der St 2078 hinnehmbar, zumal die Verkehrsuntersuchung die Leistungsfähigkeit nachweist. Die Variante 4 wird deshalb für die Kreuzung Innau-/Grünfeldstraße gewählt.

Für die Variante 5 sprechen dieselben Argumente wie für die Variante 4. Im Unterschied zur Kreuzung Innau-/Grünfeldstraße liegt aber die Kreuzung mit Kirchenweg und Zugspitzstraße unter beengten Platzverhältnissen direkt am bebauten Ortsrand Rosenheims und weist wesentlich weniger Linksabbieger auf. Alle Verkehrsbeziehungen aus den nachgeordneten Straßen in die B 15 sind möglich. Im Fall eines von der Straßenverkehrsbehörde später angeordneten Linksabbiegeverbots könnten Linksabbieger von der B 15 in die nachgeordneten Straßen stadtauswärts ihr Ziel über die Happingerstraße erreichen, stadteinwärts könnte die Grünfeldstraße/Aisingerstraße oder die Panoramakreuzung/Aisingerstraße genutzt werden. Die Querung von Fußgängern ist bei 4 Fahrstreifen noch ohne Anlage einer Mitteleinsel möglich. Der Variante 5 wird deshalb für die Kreuzung Kirchenweg und Zugspitzstraße der Vorzug gegeben.

### 2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

#### 2.3.3.1 Linienführung

Da der Ausbau der B 15 südlich Rosenheim Bauabschnitt II als einseitiger Anbau einer Fahrbahn an den bestehenden Querschnitt erfolgt, sind die Trassierungselemente durch die bestehende Fahrbahn weitgehend bestimmt. Zwangspunkte sind dabei der Bauabschnitt I der B 15 und die angrenzende Bebauung im Bereich Heilig Blut (Wohnsiedlungen und Hotels mit den dort im Verknüpfungsbereich der Ortsdurchfahrt Rosenheim befindlichen unmittelbaren Erschließungen) sowie die Panoramakreuzung.

Außerhalb der Ortsdurchfahrt Rosenheim verläuft die B 15 in gestreckter Linie. Die Entwurfsgeschwindigkeit für die Trassierungselemente sind hier auf  $V_e = V_{zul} = 80$  km/h (Kategorie BII nach RAS-N) ausgelegt. Auch im südlich anschließenden Bauabschnitt I hat die Verkehrsbehörde die zulässige Geschwindigkeit auf maximal 80 km/h beschränkt.

Die im Verfahren mit dem Ziel der Minimierung der Entwässerung zu den Nachbargrundstücken hin geforderte Ausgestaltung jeder Richtungsfahrbahn mit einem eigenen Dachprofil ist außerhalb der Ortsdurchfahrt abzulehnen. Die Planung entspricht insofern der Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Linienführung (RAS-L, Abschnitt 7.1.1). Danach sind Richtungsfahrbahnen mit einseitiger Querneigung anzulegen und im Normalfall nach außen zu entwässern, da beim Überfahren des Grates eines Dachprofils fahrdynamisch sehr gefährliche Situationen entstehen können. Ab Bau km 1+700 entfällt der Mittelstreifen und die 4 Fahrstreifen bilden eine durchgehend asphaltierte Fahrbahn, die nun als Dachprofil ausgebildet an den Bestand anschließt. Die Entwässerungseinrichtungen werden so vom Vorhabensträger errichtet, dass eine Beeinträchtigung der Nachbargrundstücke vermieden wird.

An der Kreuzung Innau- Grünfeldstraße wird die Entwurfsgeschwindigkeit mit  $V_e = 70$  km/h angesetzt.

Im Übergangsbereich zur Ortsdurchfahrt Rosenheim ab Bau-km 1+800 wurden die Grundsätze der Relationstrassierung nach RAS-L verlassen. Die Straße wurde am bestehenden östlichen Fahrbahnrand orientiert als Zwangslinie trassiert, um eine Flächeninanspruchnahme aus den östlich angrenzenden Grundstücken zu vermeiden.

Auch aus wirtschaftlichen Gründen ist es geboten, hier den bestehenden östlichen Fahrbahnrand zu halten. Die Randtrassierung führt zu Elementfolgen, die von den Vorgaben der RAS-L abweichen (Bögen und Geraden ohne Übergangsbögen). Auch die Querneigung der nach Süden führenden (westlichen) Fahrbahn entspricht nicht den Vorgaben der RAS-L, da die Querneigung wegen der Entwässerung über Bankette und Böschung zur Kurvenaußenseite gerichtet ist. Dies ist an dieser Stelle vertretbar, da die Geschwindigkeit wegen der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrtsgrenze ab Bau-km 1+800 beschränkt bleiben wird.

### 2.3.3.2 Querschnitt

Die planfestgestellte B 15 südlich Rosenheim wird wegen der Verkehrsbelastungen bzw. -prognosen mit einem zweibahnigen Querschnitt und Fahrbahnbreiten von jeweils 7,50 m Breite gebaut. Mit dem Querschnitt RQ 20 nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen Teil Querschnitte Ausgabe 1996 (RAS-Q 96) ist damit der kleinste zweibahnige Regelquerschnitt mit Mitteltrennung vorgesehen. In Dammlage werden die Bankette je 1,50 m breit ausgebildet, Einschnittsbereiche werden vermieden.

Die prognostizierte Verkehrsbelastung der B 15 liegt zwar über den für den RQ 20 nach RAS-Q als Obergrenze empfohlenen 30.000 Kfz/24h, doch ist wegen der engen Knotenpunktabfolge und fehlender Steigung bzw. Gefälle in Verbindung mit den dadurch bewirkten geringen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen PKW und LKW der gewählte Querschnitt zur effektiven Bewältigung der prognostizierten Verkehrsbelastungen mit der geringsten Flächeninanspruchnahme ausreichend. Der nächst größere Querschnitt (RQ 26) lässt sich zudem in die gegebenen Randbedingungen (Ampeln, Anschlussquerschnitte am Bauanfang und Bauende, Wirtschaftsweg östlich beibehalten) nicht einpassen.

Wir halten die vorgesehene Dimensionierung der Fahrbahnen und Seitenflächen für sachgerecht und für nicht weiter reduzierbar. Mit dem RQ 20 wurde trotz der hohen Verkehrsbelastung ein flächensparender Querschnitt gewählt.

Die geforderte Verbreiterung der B 15 auf nur drei Fahrstreifen, wobei die mittlere Fahrspur Bussen, Polizei und Rettungskräften in beiden Richtungen vorbehalten bleibt, ist abzulehnen, weil sich durch 2 Fahrspuren für den Individualverkehr die oben beschriebenen Verkehrsprobleme nicht lösen lassen. Der Ausbau erfordert bei einer prognostizierten Verkehrsbelastung von 33.000 bis 35.000 Kfz/24h einen leistungsfähigen Straßenquerschnitt.

Eine geringere Fahrstreifenbreite als die Grundfahrstreifenbreite von 3,25 m im Anschluss an die bestehenden, bereits diesem Standard entsprechenden Fahrstreifen, ist auch aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar.

Auf freier Strecke außerhalb bebauter Gebiete kann ohne Straßenbeleuchtung auf die bauliche Mitteltrennung entgegengesetzter Richtungsfahrbahnen aus Sicherheitsgründen (Gefahr einer unbeabsichtigten Benutzung der Gegenfahrbahn) nicht verzichtet werden. Darüber hinaus dient der Mittelstreifen auch der Aufnahme von verkehrstechnischer Ausstattung. Zur Aufnahme von Distanzschutzplanken mit 80 cm Breite ist eine Regelbreite des Mittelstreifens von 2,0 m erforderlich.

Die Dimensionierung der Trennstreifen mit 3,0 m Breite zwischen der neuen Fahrbahn und dem neuen Wirtschaftsweg ergibt sich aus der Notwendigkeit eines Banketts von 1,50 m Breite neben der asphaltierten Fahrbahn. Das Bankett hat eine unverzichtbare bautechnische Funktion und dient der Entwässerung der Fahrbahn. Darüber hinaus dient es der Aufstellung von passiven Schutzeinrichtungen, Leiteinrichtungen und Verkehrszeichen und ist als Arbeitsraum bei der Straßenunterhaltung, insbesondere der Schneeräumung, erforderlich. In dem einschlägigen Regelwerk RAS-Q 96 findet man für den verfahrensgegenständlichen Regelquerschnitt sogar den Hinweis, wegen der fehlenden Standspuren das Bankett mit 2,0 m Breite und Schotterrasen zu befestigen. Das Bankett wird mit einer Neigung von 12% nach außen angelegt. Damit ergeben sich bei der vorgesehenen Breite des Bankettes von 1,50 m genau 18 cm Höhenunterschied. Die Fahrbahn verläuft jedoch überwiegend 60 cm bis zu 1,0 m über dem vorhandenen Urgelände, so dass der Höhenunterschied mittels einer Böschung ausgeglichen werden muss. Eine Böschung von 1,50 m Breite erscheint deshalb als Minimum erforderlich. Bei der bestehenden Fahrbahn und dem bestehenden kombinierten Weg ist zu erkennen, dass ein zu enger Trennstreifen zwischen den Fahrbahnrandern nur auf Kosten eines zu schmalen Bankettes oder einer zu steilen Böschung verwirklicht werden kann. Dies führt dazu, dass die Böschung dauernd ausgewaschen wird und



den Nebenweg vermehrt verschmutzt. Eine schmalere Ausführung des Raumes zwischen der neuen Fahrbahn und dem neuen Wirtschaftsweg wird daher abgelehnt.

#### 2.3.3.3 Gradiente

Die Gradiente orientiert sich weitgehend an der bestehenden Fahrbahn. Der vorhandene Oberbau der B 15 entspricht nicht den Anforderungen der Bauklasse I, die aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung erforderlich ist. Zudem weist die bestehende Fahrbahn Verwindungen in Bereichen unzureichenden Längsgefälles (Bau-km 1+150, Bau-km 1+750 und bei Bau-km 1+950) auf. Deshalb ist eine Verstärkung des bestehenden befestigten Oberbaus und eine Korrektur der Querneigung vorgesehen. Hieraus ergibt sich die Gradientenlage für die östliche Fahrbahn. Da im Bereich der Verknüpfung bei Bau-km 1+090 und ab Bau-km 1+700 bis zum Bauende beide Richtungsfahrbahnen ohne bauliche Mitteltrennung ausgeführt werden, ist die Gradientenlage der neu anzubauenden Fahrbahn an diesen Stellen vorgegeben. Wegen der fehlenden Vorflut und dem geringen Grundwasserabstand wurde die Gradientenlage so geplant, dass eine Entwässerung über Bankette und Böschung möglich ist.

#### 2.3.3.4 Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz, Radwege, Kreuzungen

Die bestehende Verbindung von Aising nach Happing über die Grünfeldstraße / Innaustraße muss u.a. wegen des östlich der B 15 gelegenen Naherholungsgebietes erhalten bleiben und wie im Bestand über einen lichtsignalgeregelten Knoten mit der B 15 verknüpft werden. Die B 15 erhält in beiden Richtungsfahrbahnen Linksabbiegespuren von 80 m Länge zuzüglich 60 m Verziehung, die bauliche Trennung der Fahrbahnen durch begrünte Mittelstreifen wird auch im Bereich der Linksabbiegespuren beibehalten. Die Leistungsfähigkeit des Knotens ist im Verkehrsgutachten nachgewiesen.

An der Kreuzung der B 15 mit Kirchenweg und Zugspitzstraße wird auf die Anlage von Linksabbiegespuren auf der B 15 verzichtet, weil dies eine erhebliche Mehrbreite der Fahrbahn zur Folge hätte. Für die Sicherheit der querenden Fußgänger wäre zusätzlich eine Mittelinsel, also eine Trennung der Richtungsfahrbahnen, erforderlich. Damit wäre eine Kreuzungsausbildung wie bei der Kreuzung Grünfeldstraße – Innaustraße mit 20,25 m Breite zwischen den Fahrbahnrandern gegenüber den hier geplanten 13,50m Breite nötig. Neben dem erhöhten Platzbedarf (Eingriff in Privatgrund, Mehrkosten beim Bau und Grunderwerb) sinkt durch die längeren Räumzeiten die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage. Die Anzahl der Linksabbieger – sowohl in die Zugspitzstraße, als auch in den Kirchenweg - ist nach der Verkehrsuntersuchung selbst in Spitzenzeiten sehr gering und rechtfertigt damit diesen erhöhten Aufwand nicht.

Das vom Vorhabensträger in der Planung vorgesehene Linksabbiegeverbot wird nicht als verkehrsrechtliche Anordnung in diesem Beschluss festgesetzt. Ein Linksabbiegeverbot kann außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durch die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde der Stadt Rosenheim mittels verkehrsrechtlicher Anordnung nach pflichtgemäßen Ermessen unter Beobachtung der Verkehrssituation, ggf. mit Wechselverkehrszeichen auch nur zu bestimmten Tageszeiten, erfolgen, falls dies aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nach Baubeendigung erforderlich werden sollte. Das Linksabbiegeverbot scheint zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht zwingend erforderlich, da es nach bisherigen Erkenntnissen keine größeren Probleme bereiten wird.

Die landwirtschaftlichen Grundstücke westlich der B 15 werden über einen neuen Wirtschaftsweg von Bau km 0+221 bis Bau km 1+850 links erschlossen, weil die bestehenden Feldzufahrten bei Bau-km 0+330, 0+450 und 0+620 durch den Anbau der zweiten Fahrbahn überbaut werden.

Die geforderte durchgehende Befahrbarkeit des Wirtschaftsweges im Bereich zwischen Gittersbach und der St 2078 kann dem Vorhabensträger aus unserer Sicht

nicht auferlegt werden. Die landwirtschaftlichen Grundstücke in dem Dreieck zwischen St 2078, Gittersbach und B 15 sind bereits über Zufahrten von der St 2078 und über einen Weg entlang des Gittersbachs mit der Fl.Nr. 389 erschlossen. Durch den Anbau der Fahrbahn ändert sich an der Erschließung dieser Grundstücke nichts. Eine zusätzliche Erschließung ist nicht notwendig und kann deshalb nicht in diesem Beschluss gegen den Willen der Grundeigentümer festgestellt werden.

Eine Verlängerung des östlichen Wirtschaftsweges über den Kirchenweg hinaus ist nicht erforderlich. Eine landwirtschaftliche Erschließungsfunktion liegt nicht vor und würde eine Grundinanspruchnahme nicht rechtfertigen.

Der im Verfahren geforderten Asphaltierung des neuen Wirtschaftsweges vom nördlichen Beginn bis zur Kreuzung Grünfeldstraße hat der Vorhabensträger zugesichert. Eine weitere Asphaltierung in Richtung Süden kann dem Vorhabensträger nicht auferlegt werden. Wir halten die gemäß der Richtlinie für den ländlichen Wegebau (RLW DVWK 137/1999, Kapitel 8, Ziff. 8.5.2) vom Vorhabensträger gewählte Art der Befestigung für den Wirtschaftsweg auf dem vor Ort vorzufindenden tragfähigen Untergrund (vgl. Baugrunduntersuchung, Unterlage 9) für eine sachgerechte und wirtschaftliche Bauweise, zumal hier kein landwirtschaftlicher Durchgangsverkehr stattfindet. Zweifel an der Tauglichkeit der Befestigung auch bei Benutzung mit schweren landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen sind nicht erkennbar. Gegen eine Asphaltierung spricht neben dem Gesichtspunkt der deutlich höheren und nicht erforderlichen Kosten auch eine zusätzliche überflüssige Versiegelung des Bodens von rd. 2.500 m<sup>2</sup>. Eine durchgehend asphaltierte Oberfläche könnte auch dazu führen, dass Radfahrer vermehrt den Weg irrtümlich bis zum Bauende benutzen und dann spätestens am Gittersbach auf die Fahrbahn der B 15 wechseln, was aus Verkehrssicherheitserwägungen kritisch erscheint.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der hohen Bedeutung des Wirtschaftsweges als Fahrradverbindung zum neuen Gewerbegebiet Süd. Für Radfahrer ist mit dem vorhandenen Weg östlich der B 15 ein leistungsfähiger und sicherer Weg vorhanden. Eine Querung der B 15 ist im Schutze der Lichtzeichenanlage an der Einmündung der Brannenburger Straße möglich.

Ein Abrücken des Wirtschaftsweges von der Straße zur Bepflanzung zwischen Straße und Weg ist aufgrund seiner Zweckbestimmung nicht erforderlich. Zudem würde dies einen zusätzlichen, nicht erforderlichen Grunderwerb auslösen.

Die Fortführung des Geh- und Radweges östlich der B 15 bis zur Panoramakreuzung ist vorgesehen, aber nicht wegen der Planung notwendig und somit nicht Gegenstand der Planfeststellung. Da laut Auskunft des Vorhabensträgers in der Fortführung keine Probleme mit dem Grunderwerb zu erwarten sind, kann aber davon ausgegangen werden, dass mit Bau des verfahrensgegenständlichen Abschnittes die Fortsetzung des Geh- und Radweges ebenfalls erfolgt.

Die im Verfahren angeregte Fortführung der Rad- und Fußwege beidseitig der B 15 Richtung Raubling und Rosenheim ist ebenfalls nicht wegen der vorliegenden Planung erforderlich und Gegenstand der Planfeststellung. Der Vorhabensträger hat zudem erkennen lassen, dass ein Bedarf nicht gegeben ist.

Eine dichte Bepflanzung zwischen der Straße und den beiden Radwegen als Spritz- und Steinschlagschutz ist wegen dem sehr engen Trennstreifen zwischen Straße und Weg nicht möglich. Eine Verbreiterung würde zusätzlichen Grunderwerb auslösen.

Im Verfahren wurde die geplante Anbindung der Wirtschaftsweeinmündung an der Kreuzung der B 15 mit der Innau-/Grünfeldstraße als überdimensioniert bemängelt. Wir halten die Änderung der Wirtschaftsweeinmündung zur Grünfeldstraße auf der westlichen Seite der B 15 für vertretbar. Die Felder westlich der B 15 werden im Wesentlichen von Landwirten aus Happing bewirtschaftet, die mit ihren landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf der Innstraße kommend die B 15 zur

Bewirtschaftung ihrer Grundstücke queren. Bei der Rückfahrt müssen die landwirtschaftlichen Fahrzeuge die ausgebaute B 15 mit 5 Fahrspuren auch vom neuen Wirtschaftsweg aus kreuzen. Bei einer Lösung ohne Abrückung der Einmündung kann es dabei zu verkehrsgefährdenden Situationen kommen, weil aus südlicher Richtung kommend die Lichtzeichenanlage auf der B 15 bei der Einmündung in die Grünfeldstraße nicht eingesehen werden kann. Aus nördlicher Richtung kommend können landwirtschaftliche Fahrzeuge nur unter Gefährdung des kreuzenden Verkehrs (Ost – West) in der Rotphase der B 15 in Richtung Happing fahren. Es ist deshalb erforderlich, landwirtschaftlichen Verkehr so auf die Grünfeldstraße zu führen, dass er mit dem übrigen Verkehr in der Grünphase dieser Nebenrichtung die B 15 queren kann. Dies kann nur dadurch erreicht werden, dass der Wirtschaftsweg vor der Grünfeldstraße abschwengt und so einmündet, dass der landwirtschaftliche Verkehr im Zuge der Straße die Lichtzeichenanlage erreicht. Diese Änderung ist mit der Situation der gegenüberliegenden Einmündung der Innaustraße bzw. an der Kreuzung Heilig-Blut nicht vergleichbar. Da unseres Wissens keine Grundstücke östlich der B 15 von Höfen westlich der B 15 bewirtschaftet werden und die oben beschriebene Situation daher nicht regelmäßig auftritt, ist dort keine Änderung erforderlich.

Es wird dabei nicht verkannt, dass nur etwa 4 bis 5 Landwirte aus Happing ihre landwirtschaftlichen Nutzgrundstücke im Westen der B 15 durchschnittlich etwa 2x pro Woche bewirtschaften; während der Erntezeit werden die Grundstücke öfter, außerhalb der Vegetationsperiode seltener angefahren. Es steht aber trotzdem zu unserer Überzeugung fest, dass dadurch eine offensichtlich an dieser Stelle auftretende und ständig wiederkehrende verkehrsgefährdende Situation auftreten wird, die es zu vermeiden gilt. Deshalb ist der durch die geplante Einmündung verursachte Eingriff in das betroffene Grundstück unvermeidbar und eine daraus resultierende ungünstigere Form des Grundstückes nach dem Eingriff hinzunehmen. Der Radius der Wirtschaftsweganbindung und deren Abstand zum Fahrbahnrand der B 15 sind auch nicht überdimensioniert, weil ein von Norden in die Grünfeldstraße einbiegendes landwirtschaftliches Gespann neben dem Fahrbahnteiler (Tropfen) geradegezogen stehen können sollte. Bei einer kürzeren Anbindung würde ein landwirtschaftlicher Anhänger nach Einbiegen in die Grünfeldstraße während der Wartezeit vor der Ampel noch schräg über die Fahrbahn ragen. Das wäre für den aus der B 15 abbiegenden Verkehr eine Behinderung, die bei entsprechender Abbiegeranzahl auch mit einem Rückstau in die Fahrbahn der B 15 verbunden wäre.

Die erforderliche Anpassung des bestehenden Geh-, Rad- und Wirtschaftsweges im Bereich der Kreuzung mit der Innaustraße und dem Kirchenweg ist nur geringfügig. Der Abstand zwischen Radwegfurt und Fahrbahnrand der B 15 im Bereich der Innaustraße wird um ca. 40 cm vergrößert und der Weg in die Signalisierung der B 15 einbezogen (BWV Nr. 1.2). Im Bereich des Kirchenweges wird er nur den neuen Verhältnissen angepasst, d.h. die Radwegfurt über die B 15 wird entsprechend den Vorgaben der StVO gebaut.

Der Verzicht auf gesonderte Lichtzeichenanlagen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr ist nicht zu beanstanden. Lichtsignalkomponenten für die die B 15 querenden Fußgänger und Radfahrer werden wie allgemein üblich als eigene Signalgruppe am Mast der Ampel angebracht. Diese Schaltung und Anordnung der Signale hat auch den Vorteil, dass der rechts abbiegende Kfz-Verkehr den Fuß- und Radverkehr im Blickfeld hat und entsprechende Vorsicht walten lässt.

Die Steuerung der Lichtsignalanlagen (Phasenablauf und Grün- bzw. Rotzeiten) sind nicht Regelungsgegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern werden außerhalb des Verfahrens von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit dem Vorhabensträger festgelegt.

An beiden Kreuzungen wird der linksabbiegende Radfahrer über die Furt bzw. über die querende Nebenrichtung geführt und tritt als Linksabbieger im Verkehrsstrom

nicht auf. Eigene Aufstellbereiche sind wegen der nirgends beengten Verhältnisse und der relativ geringen Frequentierung nicht erforderlich.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren zugesagt, die Bedürfnisse der Landwirte bei den Standorten der Masten der Lichtzeichenanlage zu berücksichtigen.

Die Beleuchtung der auch als Radweg genutzten Wirtschaftswege ist keine Aufgabe des Vorhabensträgers und kann daher in diesem Beschluss nicht festgesetzt werden. Dies gilt auch für die Beseitigung von Verunreinigungen durch den landwirtschaftlichen Verkehr. Die Unterhaltungslast des neuen Weges liegt bei der Stadt Rosenheim als Straßenbaulastträger bzw. dem eine Verunreinigung verursachenden Störer.

#### 2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz bei dem bestandsorientierten Ausbau nicht weiter verbessert werden.

Der Ausbau der B 15 entlastet die Anwohner in Rosenheim von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen durch den Abbau von Verkehrsbehinderungen/Staus. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Ausbaumaßnahme Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern.

##### 2.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

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

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

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

##### 2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Ausbauart, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

##### 2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht bei einem Neubau oder einer wesentlichen Änderung nach § 41 BImSchG.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Bei der festgestellten Planung handelt es sich nicht um einen Neubau einer Bundesstraße. Zu prüfen ist die wesentliche Änderung der B 15. Eine solche liegt vor, da die B 15 um mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr erweitert wird.

#### 2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 30.800 Kfz/24h nördlich Happing und auf 33.500 Kfz/Tag südlich Happing im Prognosejahr 2020 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. In der Prognose wurde ein Lkw-Anteil von 7% tags und 4% nachts am DTV angesetzt. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

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

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

#### 2.3.4.1.4 Ergebnis

Bei der festgestellten Baumaßnahme handelt es sich um eine wesentliche Änderung einer Straße i. S. des § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV, da die B 15 um zwei weitere Fahrstreifen erweitert wird.

Nach den schalltechnischen Untersuchungen werden im Bereich östlich der B 15 die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an 3 Anwesen (IO 23, IO 25 und IO 40) überschritten. Beim IO 40 handelt es sich um eine geringfügige Überschreitung nur nachts im OG der westlichen Hausseite. Westlich der B 15 werden die Immissionsgrenzwerte an 6 Anwesen ( IO 51, IO 57, IO 59, IO 61, IO 62, und IO 63) überschritten. Eine Beeinträchtigung des Wohnumfeldes wird nicht bestritten. Die Auswirkungen in den Gebäuden werden durch ausgleichende passive Lärmvorsorgemaßnahmen begrenzt.

Der Vorhabensträger hat als erste Lärmvorsorgemaßnahme in seiner Planung die Verwendung einer lärmindernden Straßenoberfläche nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 vorgesehen, mit der zumindest außerhalb der Ortsdurchfahrt eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht wird.

Dort, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV trotzdem überschritten werden und aktiver Lärmschutz wegen Vorliegens eines offensichtlichen Missverhältnisses zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und des passiven Lärmschutzes oder zwischen Kosten und Nutzen (vgl. Ziff. 12 Abs. 2 VLärmSchR) nach § 41 Abs. 2 BImSchG und auch aufgrund der Blickbeziehung zum stadtbildprägenden Ortsrand nicht vertretbar erscheint (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1), haben wir den betroffenen Grundstückseigentümern (IO 23, 25, 40, 51, 57, 59, 61, 62, 63, Unterlagen 11.1 und 11.2) dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten Räumen (passiver Lärmschutz) zuerkannt. Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt. Auszugehen ist von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen

Räume erfolgt nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind in Auflage A.3.5.2 dieses Beschlusses und in der Unterlage 11 aufgezählt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer wird dann die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Mit dem vorgesehenen Lärmschutzkonzept aus passiven Lärmschutzmaßnahmen in Kombination mit der Verwendung eines lärmindernden Fahrbahnbelages werden die gesetzlichen Maßgaben der Lärmvorsorge erfüllt. Die vom Vorhabensträger den geplanten Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Landesamt für Umweltschutz überprüft und für richtig befunden worden. Bedenken gegen das vorgesehene Lärmschutzkonzept wurden nicht vorgebracht. Einwendungen von Privatbetroffenen gegen den vorgesehenen Lärmschutz wurden im laufenden Verfahren ebenfalls nicht erhoben.

Eine höhere Lärmbelastung durch eine höhere Fahrgeschwindigkeit ist nicht zu erwarten, da die verkehrsrechtliche Ortsdurchfahrt durch die vorliegende Planung nicht verändert wird. Die Anordnung einer außerörtlichen Geschwindigkeit von 60 km/h in diesem Beschluss wird abgelehnt. Die Festsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist Sache der zuständigen unteren Verkehrsbehörde.

Die im Verfahren geforderte Pflanzung einer Hecke zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg von Bau-km 0,850 bis Bau-km 1,250 an Stelle des vorgesehenen Einbaus eines lärmindernden Fahrbahnbelages kommt nicht in Betracht, da sich dadurch eine Lärminderung für Happing nicht erreichen lässt. Nach der DIN ISO 9613 Teil 2 können Bäume und Sträucher nur dann lärmindernd wirken, wenn der Bewuchs so dicht ist, dass die Durchsicht entlang des Ausbreitungsweges des Schalls völlig gehindert ist. Bei einer Bepflanzungstiefe von 10 bis 20 m ist lediglich eine Lärminderung um 1 dB(A) zu erwarten. Eine Lärminderung von 2 dB(A) wie mit dem eingesetzten lärmindernden Belag ist durch eine Bepflanzung daher nicht erreichbar. Die Breite des neuen Trennstreifens ist ohnehin nicht geeignet, eine Bepflanzung ohne zusätzlichen, zu diesem Zweck nicht erforderlichen Grunderwerb, aufzunehmen.

#### 2.3.4.1.5 Entschädigung für Außenwohnbereich

Bei einigen der in A.3.5.2. des Beschlusstextes angeführten Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den jeweiligen maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Auf die Lärmberechnungen in Nr. 11 der Planunterlagen, aus denen die Grenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbareren Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung. Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Vorhabensträger. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter Ziff. A 3.5.3 des Beschlusstextes dargelegt. Auf § 19a FStrG wird verwiesen.

Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VkBl. 97, S. 434) mit folgender Maßgabe:

Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs. Der Bemessung der Entschädigung ist die VLärmSchR 97 (VkBl. 97, S. 434), Ziff. XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch

die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 16.09.1993, DVBl. 94, S. 338).

Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen.

Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.

Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten, die sich aus der Unterlage 11 der festgestellten Pläne ergeben, tatsächlich Außenwohnbereiche, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum dauernden Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind in diesem Fall nachweislich auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

#### 2.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV sowie der 23. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 im Bereich der nächstgelegenen Anwesen überschreiten und zu einer gesundheitsschädigenden Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung führen können, sind nicht zu erwarten. Zu dieser Prognose wurde das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02) herangezogen. Die zu erwartenden Luftschadstoffgrenzwerte werden entlang des geplanten Ausbaues der B 15 in den Bereichen der nächst gelegenen Wohngebäude im Prognosejahr 2020 deutlich unterschritten. Diese Untersuchungen wurden durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz bestätigt.

#### 2.3.4.3 Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden.

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



## 2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

### 2.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

Striktes Recht (wie z. B. Art. 13c Abs. 2 oder Art. 13d Abs. 1 BayNatSchG) steht dem Vorhaben nicht entgegen.

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

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1 und 12.2 der Planunterlagen 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 Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

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 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

### 2.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

#### 2.3.5.2.1 Eingriffsregelung

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen des Art. 6a Abs. 1 BayNatSchG hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen, soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist, auszugleichen.

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ausgleichbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn für den Eingriff sprechende Gründe des Gemeinwohls besonders schwer wiegen. Ergibt diese naturschutzrechtliche Abwägung die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens, so können nach Art. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

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

Für Vorhaben, die den Naturgenuss erheblich und nachhaltig beeinträchtigen oder den Zugang zur freien Natur ausschließen oder erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen, gelten die Regelungen für Eingriffe entsprechend.

#### 2.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), 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.

Nach Art. 6a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG ist eine Beeinträchtigung auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Ausführungsvariante).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12.1, S. 12 f) verwiesen. Hierauf wird Bezug genommen.

#### 2.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Die Bestandserfassung und Bewertung von Naturhaushalt und Landschaftsbild ist im Textteil der Unterlage 12.1 näher beschrieben.

Durch den Straßenbau werden Flächen vorübergehend durch den Baubetrieb und dauerhaft durch das neue Bauwerk in Anspruch genommen. In den Bereichen, wo es zu einer Neuversiegelung kommt, gehen sämtliche Funktionen des Bodens für den Naturhaushalt (Standort für Pflanzen und Tiere, Filter- und Puffervermögen) verloren. Von der Überbauung sind auch einige straßenbegleitende Biotope betroffen. In der weitgehend ausgeräumten Landschaft handelt es sich dabei nur um kleinflächige Verluste von Feuchtbiotopen und Feldgehölzen. Mit dem Anbau einer weiteren Fahrbahn tritt das Straßenbauwerk in der Landschaft stärker in Erscheinung. Hinsichtlich Verkehrslärm und Luftschadstoffen sind keine nennenswerten Zusatzbelastungen zu erwarten, da sich die prognostizierten Verkehrsbelastungen für die B 15 ohne Ausbau oder mit dem geplanten vierspurigen Ausbau nur geringfügig unterscheiden. Die zusätzliche Versiegelung wirkt sich negativ auf den Wasserrückhalt aus. Durch die Entwässerung über die Böschungsschulter wird das gesammelte Niederschlagswasser jedoch dem natürlichen Wasserkreislauf möglichst schnell wieder zurückgegeben und der Eingriff dadurch abgemildert. Negative, wenn auch geringe Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf das Mikroklima bestehen kleinräumig durch die Bodenversiegelung und die Emissionen. Der geplante Ausbau schließt unmittelbar an die bestehende B 15 an. Damit wird zwar die Trennwirkung durch die

zunehmende Breite geringfügig verstärkt, es entstehen jedoch keine neuen Trenn- und Zerschneidungseffekte.

Wie in Unterlage 12.1 und 12.2 dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Beim Baubeginn im Kreuzungsbereich des Gittersbaches entstehen Konflikte vor allem mit kurzfristig wiederherstellbaren Feuchtbiotopen durch Überbauung und in geringfügigem Maße eine Verlagerung der mittelbaren Beeinträchtigungszone (K1, Bau-km 0+030 bis 0+275).
- Entsprechende Auswirkungen betreffen ein straßenbegleitendes Feldgehölz, welches am Rand überbaut wird (K2, Bau-km 0+705 bis 0+770). Ansonsten sind keine Biotopstrukturen betroffen.
- Teile einer Sichtschutzhecke aus verschiedenen Laubgehölzarten werden beseitigt (K3, Bau-km 1+815 bis 1+850).
- Gehölzstrukturen, teilweise mit vorgelagerten Hochstaudensäumen in der bestehenden Beeinträchtigungszone werden durch den neuen Geh- und Radweg am Rand überbaut (K4, Bau-km 1+850 bis 1+990).
- Entlang der gesamten Trasse wird in den übrigen Bereichen eine Versiegelung von landwirtschaftlich intensiv genutzten Flächen auf Normalstandorten verursacht (KV, Bau-km 0+000 bis 1+820).

Auswirkungen auf europäische Vogelschutzgebiete und FFH-Gebiete sind dagegen auszuschließen, da derartige Gebiete auch im weiteren Umgriff nicht vorhanden sind. Die strukturelle Ausstattung des Gebietes mit überwiegend intensiver landwirtschaftlicher Nutzung schließt das potentielle Vorkommen von FFH- und Vogelschutzgebieten aus.

Die Pflicht zu möglichen (siehe hierzu Dürr in Kodal / Krämer, Straßenrecht, 5. Auflage, Seite 1.040) Ausgleichsmaßnahmen nach § 8 Abs. 2 Satz 1, 2. Alt. BNatSchG alte Fassung bzw. Art. 6a Abs. 1 Satz 1, 2. Alt. BayNatSchG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Die bayer. Regelung ist noch nicht an die geänderte bundesrechtliche Regelung (§ 19 Abs. 3 BNatSchG) angepasst.

Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG bei Zerstörung von Biotopen "besonders schwerwiegende Gründe des Gemeinwohls" für die Zulässigkeit des Vorhabens verlangt. Davon zu unterscheiden ist die planerische Abwägung, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf (0,45 ha) umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die

ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Ersatz hingegen ist die möglichst ähnliche, in jedem Fall aber gleichwertige Kompensation. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein. Der Ausgleich hat Vorrang.

Für den vom Bauvorhaben betroffenen Landschaftsraum wurde vor allem unter Berücksichtigung der Arten- und Biotopausstattung, des landschaftlichen Funktionsgefüges, des Landschaftsbildes und im Hinblick auf Vorhaben anderer Planungsträger ein planerisches Leitbild erarbeitet, welches sich an dem maßgeblichen Regionalplan, dem Arten- und Biotopschutzprogramm, dem Landschaftsplan der Stadt Rosenheim und dem Agrarleitplan orientiert (Unterlage 12.1, S.5 f).

Das Maßnahmenkonzept orientiert sich an folgenden übergeordneten Aspekten:

- der ökologischen Aufwertung des Feuchtbiotopkomplexes und Naturdenkmals „Happinger Gemeindemoos“ durch eine Grünlandextensivierung auf Moorstandort unmittelbar angrenzend an bestehende Biotopflächen und Entwässerungsgräben (Pufferwirkung) und die Aufwertung und den Schutz der angrenzenden Gehölzflächen an der B 15 durch Beseitigung von Müll und Unrat sowie entsprechende Nachpflanzungen und Sukzession
- der besonderen Berücksichtigung der Biotopstruktur Gittersbach durch Schutz der straßenbegleitenden Gewässerbiotope
- der Einbindung des Straßenbauwerkes in die Landschaft und der Aufwertung der weitgehend ausgeräumten intensiv genutzten Kulturlandschaft mittels Anlage magerer Krautfluren und extensiver Pflege im Bereich der Straßenbegleitflächen

Folgende Maßnahmen sind dabei vorgesehen:

Mit der Ausgleichsmaßnahme A 1 „Biotoperweiterung Happinger Gemeindemoos“ (0,454 ha) werden sowohl die Eingriffe in straßenbegleitende Biotope sowie die Eingriffe in den Boden- und Wasserhaushalt durch die Versiegelung kompensiert. Die Ausgleichsfläche grenzt unmittelbar an die bestehenden geschützten Vegetationsbestände (Biotopstrukturen auf Moorstandort) an und vergrößert diese. Im Vordergrund steht die Grünlandextensivierung mit dem Ziel eine artenreiche Pfeifengraswiese zu entwickeln. Die beabsichtigte Umwandlung in extensiv genutzten Wiesengrund orientiert sich damit an den Festsetzungen der Verordnung zum Schutz des flächenhaften Naturdenkmals Happinger Gemeindemoos. Die angrenzenden Feuchtgebüsche werden gesichert und gepflegt, sollen sich aber nicht ausdehnen. Die Ausgleichsfläche ist so geplant, dass sowohl die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gesichert als auch der typische Charakter der Landschaft neugestaltet bzw. wiederhergestellt wird.

Die dauerhafte Sicherung der Ausgleichsfläche A 1 ist mit dem Erwerb durch den Vorhabensträger und der Nebenbestimmungen A.3.4.5 dieses Beschlusses sichergestellt. Eine Entwicklungskontrolle erfolgt in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde.

Unter Einbeziehung der Gestaltungsmaßnahmen sind keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes erforderlich. Die Gestaltungsmaßnahmen konzentrieren sich dabei auf die Trennstreifen und Randbereiche entlang der neuen Trasse. Eine Bepflanzung der Böschung durch den Vorhabensträger ist nicht vorgesehen. Die westexponierten Böschungen werden mit einer autochthonen Heublumensaat zu extensiven Grünstreifen mit dem Endstadium magere Altgrasflur, Magerrasen entwickelt. Eine Oberbodenandeckung erfolgt auf diesen Flächen nur sehr dünn. An der auf den Fl.Nr. 271 und 267 vorgesehenen Gestaltungsmaßnahme G 1 wird folglich festgehalten. Die notwendige Form der Einmündung des neuen Wirtschaftsweges zur Grünfeldstraße wurde bereits begründet (C.2.3.3.4). Da an dieser Stelle nun Restflächen entstehen, die für eine

landwirtschaftliche Nutzung schlecht geeignet sind, können diese Flächen entsprechend der im landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Gestaltungsmaßnahme G 1 zur besseren optischen Einbindung der Kreuzung genutzt werden.

Der Bereich des Mittelstreifens mit magerem Gesteinsschotter wird der natürlichen Sukzession überlassen. Beim Entwässerungsgraben im Süden ist die Entwicklung von Röhricht und Hochstaudenbeständen in den Böschungsbereichen vorgesehen, wobei eine Rasenansaat entfällt. Aus tierökologischen Gesichtspunkten soll eine Grabenräumung nur abschnittsweise durchgeführt werden.

Der Vorhabensträger hat aufgrund der im Verfahren erhobenen Einwendungen auf die zwischen dem Kreuzungsbereich B 15/Innau-/Grünfeldstraße und dem Siedlungsbereich Heilig Blut geplanten zusätzlichen Gestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Landschaftsbildes verzichtet. Die geplante Baumreihe war westlich des neuen Wirtschaftsweges vorgesehen. Auch der Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Wirtschaftsweg ist für eine Pflanzung zu schmal und ungeeignet. Da die zusätzliche Gestaltungsmaßnahme auch nicht als naturschutzfachliche Ausgleichsfläche erforderlich ist, kann sie nicht ohne Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer durchgesetzt werden. Eine Bepflanzung des vorgesehenen Trennstreifens ist ebenso nicht geplant.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Ausgleichsmaßnahmen zugelassen werden darf (BayVG vom 24.01.1992, BayVBI 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 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.3.4 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird.

## 2.3.6 Gewässerschutz

### 2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

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

### 2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt und den Straßen aus dem Gelände zuläuft, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Seitenstreifen (Bankette) und Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in das Grundwasser notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat sein Einverständnis mit den Entwässerungseinrichtungen unter Beachtung der einschlägigen Richtlinien (ATV-DVWK-Merkblatt M 153, RAS-EW, Arbeitsblatt A 138) bei Einleitung in den Gittersbach und in das Grundwasser erklärt.

Die Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG) sowie Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

Der erforderliche Querschnitt der Querung des Gittersbaches ist vom Vorhabensträger in Abstimmung mit der Stadt Rosenheim festgelegt worden.

Die Verlängerung des bestehenden Durchlasses an den neuen Graben (BW-Verzeichnis Nr. 3.4, Bau-km 0 + 105) begegnet keinen grundsätzlichen Bedenken. Auch bei extremen Ereignissen wird sich ein eventuell entstehender Rückstau im Graben, der oberstrom der Verrohrung liegt, auswirken und nicht zu einer Überflutung der Straße führen. Seit Bestehen der Verrohrung ist laut Auskunft des Vorhabensträgers ein derartiges Ereignis nicht aufgetreten. Das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim hat keine diesbezüglichen Einwände erhoben.

### 2.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. 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 (Anschnidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich Ausgleichsflächen werden rund 2,6 ha landwirtschaftlicher Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die

naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen, Ersatz- und Anwandwegen angepasst.

## 2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

### 2.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Auf die Regelungen in A.3.8 wird verwiesen.

### 2.3.8.2 Belange der Deutschen Telekom AG, T-Com, Technik Niederlassung Bayreuth Bezirksbüro Netze 21, Georg Aicher Straße 3a, 83026 Rosenheim

Der geforderte Vorlaufzeit von sechs Monaten vor Baubeginn kann aufgrund der Dringlichkeit der Baumaßnahme nicht eingeräumt werden (siehe A.3.1.1) Die Deutsche Telekom AG hat bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens die Planfeststellungsunterlagen mit der notwendigen Information über die Lage und den Verlauf der Straße durch den Vorhabensträger erhalten.

Die Planung für die Verlegung neuer unterirdischer Leitungen zum Anschluss des Planbereichs an das Telekommunikationsnetz ist in Abstimmung mit dem Vorhabensträger aufgrund des dringlichen Baubeginns rechtzeitig vorzunehmen. Besondere Verlegungswünsche können nur bei rechtzeitiger Bekanntgabe an den Vorhabensträger berücksichtigt werden. Die Lage der Querung muss, sofern sie verlegt werden soll, einvernehmlich festgelegt werden. Eine Längsverlegung kann nur im Trennstreifen zwischen Fahrbahn und neuem Wirtschaftsweg erfolgen.

## 2.4 Private Einwendungen

### 2.4.1 Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich der Fahrbahndimensionierung, bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt.

#### 2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 2,6 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

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

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

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.

#### 2.4.1.2 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter A.3.5 behandelt.

#### 2.4.1.2.1 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und § 19 FStrG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

#### 2.4.1.2.2 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung 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. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und



auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

#### 2.4.1.2.3 Umwege

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

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

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

#### 2.4.1.2.4 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.3.6 klargestellt 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 gemäß § 1 Abs. 4 Ziffer 3 FStrG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

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).

#### 2.4.1.2.5 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. 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, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. 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).

## 2.4.2 Einzelne Einwender

### 2.4.2.1 Rechtsanwälte Labbé und Partner

Der Eingriff in das Grundeigentum der Einwendungsführer ist im vorgesehenen Umfang gerechtfertigt und nicht weiter reduzierbar. Es wird auf die bisher getroffenen Ausführungen in diesem Beschluss, insbesondere hinsichtlich der Dimensionierung der Straßenplanung, der Ausformung des Feldwegeanschlusses zur Grünfeldstraße, der Ausgestaltung des Wirtschaftsweges, der Ausgleichsflächen und der Bepflanzungsmaßnahmen verwiesen.

### 2.4.2.2 Rechtsanwälte von Ellerts & Tschofen I

Wegen der geforderten Linksabbiegemöglichkeit verweisen wir auf unsere Ausführungen unter C.2.3.3.4.

### 2.4.2.3 Rechtsanwälte Messerschmidt & Kollegen

Wir verweisen hinsichtlich der vorgebrachten Einwenden auf die obigen Ausführungen in diesem Beschluss.

### 2.4.2.3 Einwendungsführer ohne anwaltliche Vertretung

#### 2.4.2.3.1 Einwendungsführer Nr. 1001

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Grundabtretung aus der Fl. Nr. 298/2, da die Fläche für eine geplante Kfz-Stellflächenerweiterung und als Werbefläche für den Hotelbetrieb benötigt wird. Auf die Flächeninanspruchnahme kann für die Anlage eines beidseitigen Geh- und Radweges aber nicht verzichtet werden. Die Notwendigkeit ergibt sich auch durch die geplante und in weiten Bereichen bereits bestehende Fortführung beidseitiger Radwege in der OD Rosenheim. Gerade das Kreuzen des Radverkehrs über die Hauptverkehrsstraße soll ja mit beidseitigen Radwegen vermieden oder zumindest reduziert werden. Der Radweg südlich der Kreuzung Kirchenweg liegt auf der Ostseite der B15. Der Vorhabensträger geht von einer späteren Weiterführung nördlich des Kirchenwegs ebenfalls auf der Ostseite aus. In der Tektur vom 30.03.2004 hat der Vorhabensträger auf den Einwand aber den Umfang der Flächeninanspruchnahme durch eine geradere Führung des Geh- und Radweges auf ca. 73 m<sup>2</sup> reduzieren können. Die an dieser Stelle stehende Buche kann in Übereinstimmung mit der Stadt Rosenheim, untere Naturschutzbehörde, und der Einwendungsführerin entfernt werden. Dafür wird auf dem Grundstück eine Ersatzpflanzung durch den Vorhabensträger vorgesehen. Die Genehmigung der Anlage von Stellplätzen an der Straße ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens durch den Vorhabensträger nach Vorlage eines entsprechend begründeten Antrags zu prüfen.

#### 2.4.2.3.2 Einwendungsführer Nr. 1002

Die im Verfahren von einem Einwendungsführer angeregte Errichtung einer direkten Ein- und Ausfahrt von dessen Grundstück auf die B 15 ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Die Genehmigung einer neuen Zufahrt für das Anwesen ist außerhalb des Verfahrens durch den Vorhabensträger nach Vorlage eines entsprechend begründeten Antrags zu prüfen.

### 2.5 **Gesamtergebnis**

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Ausbau der B 15 südlich von Rosenheim BA II auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet. Bei Abwägung aller Belange erweist sich die Planlösung als vernünftig.

Die vorstellbaren Varianten werden auch bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der B 15 südlich Rosenheim ungünstiger beurteilt.

### 2.6 **Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung der geänderten Bundesstraße B15 richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG. Die Angaben hierzu im Bauwerksverzeichnis sind nachrichtlich.

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

### 3. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Für den Bau der B 15 Ausbau südlich Rosenheim ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl 1993 I Seite 1873 I) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6a FStrG keine aufschiebende Wirkung.

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

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

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

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplom-Juristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

#### **Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit**

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

Treten später Tatsachen auf, welche eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter Kenntnis von den Tatsachen erlangt.

#### **Hinweis zur Auslegung des Plans**

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Stadt Rosenheim zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 02.04.2004

Deindl  
Oberregierungsrat

