

Aktenzeichen: 225.4-43542 B 2-017



## **Regierung von Oberbayern**



### **Planfeststellungsbeschluss**

**Bundesstraße 2 München-Augsburg  
Umfahrung Puchheim  
von Str.-km 19,207 bis Str.-km 16,922**

**München, 30.11.2004**

## Inhaltsverzeichnis

Deckblatt.....	1
<u>Inhaltsverzeichnis</u> .....	2
<u>Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen</u> .....	5
<b>A Entscheidung</b> .....	<b>7</b>
1. <u>Feststellung des Plans</u> .....	7
2. <u>Festgestellte Planunterlagen</u> .....	7
3. <u>Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen</u> .....	8
3.1 Unterrichtungspflichten.....	8
3.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	9
3.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz .....	10
3.4 Landwirtschaft.....	11
3.5 Fischerei.....	11
4. <u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u> .....	11
4.1 Einleitungen .....	11
4.2 Zutagefördern, Aufstauen und Absenken des Grundwassers.....	12
4.3 Plan .....	12
4.4 Erlaubnisbedingungen und -auflagen .....	12
4.4.1 Rechtsvorschriften .....	12
4.4.2 Bauarbeiten .....	12
4.4.3 Betrieb und Unterhaltung.....	12
5. <u>Straßenrechtliche Verfügungen</u> .....	13
6. <u>Entscheidungen über Einwendungen</u> .....	14
7. <u>Sofortige Vollziehbarkeit</u> .....	14
8. <u>Kostenentscheidung</u> .....	14
<b>B Sachverhalt</b> .....	<b>15</b>
1. <u>Beschreibung des Vorhabens</u> .....	15
2. <u>Vorgängige Planungsstufen</u> .....	15
2.1 Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen.....	15
2.2 Landesplanung/Regionalplan .....	15
3. <u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u> .....	15

<b>C</b>	<b><u>Entscheidungsgründe</u></b> .....	<b>18</b>
1.	<b><u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u></b> .....	<b>18</b>
1.1	<b>Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)</b> .....	<b>18</b>
1.2	<b>Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen</b> .....	<b>18</b>
2.	<b><u>Materiell-rechtliche Würdigung</u></b> .....	<b>19</b>
2.1	<b>Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)</b> .....	<b>19</b>
2.2	<b>Planrechtfertigung</b> .....	<b>19</b>
2.2.1	Fernstraßenausbaugesetz (Bedarfsplanung) .....	19
2.2.2	Planungsziel .....	19
2.2.3	Derzeitige Verkehrsverhältnisse .....	20
2.2.4	Künftige Verkehrsverhältnisse .....	20
2.3	<b>Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung</b> .....	<b>20</b>
2.3.1	Raumordnung, Landes- und Regionalplanung .....	20
2.3.2	Planungsvarianten .....	21
2.3.2.1	Beschreibung der Varianten .....	21
2.3.2.2	Vergleich der Varianten .....	22
2.3.3	Ausbaustandard (Linienführung, Gradiente, Querschnitt) .....	23
2.3.4	Immissionsschutz / Bodenschutz.....	27
2.3.4.1	Verkehrslärmschutz .....	27
2.3.4.1.1	§ 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw. ....	27
2.3.4.1.2	Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge .....	27
2.3.4.1.3	Verkehrslärberechnung .....	28
2.3.4.1.4	Ergebnis.....	29
2.3.4.2	Schadstoffbelastung .....	29
2.3.4.3	Bodenschutz .....	30
2.3.5	Naturschutz- und Landschaftspflege .....	30
2.3.5.1	Verbote / Öffentlicher Belang.....	30
2.3.5.2	Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	31
2.3.5.2.1	Eingriffsregelung.....	31
2.3.5.2.2	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen/Eingriffsminimierung .....	31
2.3.5.2.3	Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen .....	32
2.3.6	Gewässerschutz .....	35
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung .....	35
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	36
2.3.7	Landwirtschaft als öffentlicher Belang .....	36
2.3.8	Sonstige öffentliche Belange .....	37
2.3.8.1	Denkmalpflege .....	37

2.3.8.2	Erholungsgebiete .....	38
2.3.8.3	Träger von Versorgungsleitungen.....	39
<b>2.4</b>	<b>Private Einwendungen .....</b>	<b>39</b>
2.4.1	Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden .....	39
2.4.1.1	Flächenverlust.....	39
2.4.1.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen.....	40
2.4.1.2.1	Übernahme von Restflächen .....	40
2.4.1.2.2	Ersatzlandgestellung .....	40
2.4.1.2.3	Umwege.....	41
2.4.2	Einzelne Einwender .....	41
<b>2.5</b>	<b>Gesamtergebnis .....</b>	<b>42</b>
<b>2.6</b>	<b>Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen .....</b>	<b>43</b>
<b>3.</b>	<b><u>Sofortige Vollziehbarkeit</u>.....</b>	<b>43</b>
<b>4.</b>	<b><u>Kostenentscheidung</u> .....</b>	<b>43</b>
	<b><u>Rechtsbehelfsbelehrung</u> .....</b>	<b>43</b>
	<b><u>Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit</u> .....</b>	<b>44</b>
	<b><u>Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung</u>.....</b>	<b>44</b>

### Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVerfGE	Entscheidungssammlung des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung

FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Fl.-Nr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
LEP	Landesentwicklungsplan
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NuR	Zeitschrift Natur und Recht
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
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

Aktenzeichen: 225.4-43542 B 2-017

**Vollzug des FStrG;  
Bundesstraße 2 München-Augsburg  
Umfahrung Puchheim  
von Str.-km 19,207 bis Str.-km 16,922**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss**

**A Entscheidung**

**1. Feststellung des Plans**

Der Plan für die Ortsumfahrung von Puchheim im Zuge der Bundesstraße 2 München-Augsburg von Bau-km 0-050 bis Bau-km 2+259,836 bzw. Str.-km 19,207 bis Str.-km 16,922 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 (Bl. 1 – 35 mit Anlage 1)	
2	Übersichtskarte	1 : 25.000
3	Übersichtslageplan	1 : 5.000
4	Straßenquerschnitte (Bl.-Nr. 1 - 3)	1 : 50
5.1	Lageplan (Bl.-Nr. 1 - 3)	1 : 1.000
5.2	Bauwerksverzeichnis (Bl. 1 - 37)	
6.1	Höhenplan B 2 + Rampen (Bl.-Nr. 1 - 6)	1 : 1.000/100
6.2	Höhenplan St 2069	1 : 1.000/100
6.3	Höhenplan GVS	1 : 1.000/100
6.4	Höhenplan Schrammelweg	1 : 1.000/100
7.2	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen unter Berücksichtigung aktiver Lärmschutzmaßnahmen (Bl.-Nr. 1 - 3)	

8.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil (Bl. 1 - 46)	
8.2	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan (Bl.-Nr. 1 - 3)	1 : 2.000
8.3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan (Bl.-Nr. 1 - 3)	1 : 2.000
9.1	Grunderwerbsplan (Bl.-Nr. 1 – 3)	1 : 1.000
9.2	Grunderwerbsverzeichnis (Bl. 1 - 14)	

Die Planunterlagen wurden vom Straßenbauamt München aufgestellt und tragen das Datum vom 20.09.2002 in der Fassung der Tektur vom 30.07.2004. Die in der Tektur vom 30.07.2004 vorgenommenen Änderungen sind im Erläuterungsbericht, im Bauwerksverzeichnis und im Grunderwerbsverzeichnis mit Roteintrag auf den vorhandenen Seiten durchgeführt. Ergänzungen im Bauwerksverzeichnis werden mit laufender Nummer versehen und durch die grüne Farbe der Blätter verdeutlicht, neue Betroffenheiten werden im Grunderwerbsverzeichnis ebenfalls mit laufenden Nummern versehen und ebenfalls durch die grüne Farbe der Blätter verdeutlicht. Änderungen der Pläne werden auf Tekturklappen vorgenommen.

Die durch die Tektur überholten Planunterlagen und die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen ohne Berücksichtigung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Unterlage 7.1, Bl.-Nr 1-3) 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, Niederlassung Rosenheim, BBN 25, mindestens 3 Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

3.1.2 Der SWM - Versorgungs GmbH, Abt. Netze/Netzstrategie, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an der betroffenen Erdgas-Hochdruckleitung mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

3.1.3 Der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Rosswachtstraße 40, 85221 Dachau, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Ebenso zu benachrichtigen ist die E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Süd, Luitpoldstr. 51, 96052 Bamberg.



- 3.1.4 Der Kabel Bayern GmbH & Co. KG, mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Leitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.5 Den Fischereiberechtigten, mindestens 3 Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz der Fischbestände ergreifen können. Diese sind auch vom Bauende zu informieren.
- 3.1.6 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten bzw. vorab die Durchführung von Prospektionen veranlassen kann.

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

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

### **3.2.1 Allgemeines**

- 3.2.1.1 Die Verlegung des aus dem Moosbaumbach abzweigenden Zulaufgrabens zu der auf den Grundstücken Fl.-Nrn. 5 und 6/2 Gemarkung Puchheim und Fl. Nr. 1787 Gemarkung Germering gelegenen Teichanlage ist mit dem Besitzer der Anlage abzustimmen.
- 3.2.1.2 Die Überquerung des Holzbaches im Zuge der Errichtung des Privatweges für die Erschließung der Grundstücke Fl.-Nr. 1791 Gemarkung Germering und Fl.-Nr. 864 Gemarkung Puchheim ist in Form einer Brücke vorzunehmen. Die Abmessungen des Brückenbauwerkes sollen denen der ca. 400 m weiter flussaufwärts bestehenden Brücke entsprechen.
- 3.2.1.3 Sofern im Zuge der Gewässerbau- oder Umgestaltungsmaßnahmen Befestigungen der Gewässersohle und der Böschungen erforderlich werden, sind diese auf ein im Rahmen der Unterhaltung noch vertretbares Maß zu reduzieren.

### **3.2.2 Trinkwasserschutz**

- 3.2.2.1 Neben den in diesem Beschluss angeordneten Anforderungen und Sicherheitsvorkehrungen gelten grundsätzlich die Auflagen und Anforderungen von § 3 der Verordnung des Landratsamtes Fürstenfeldbruck über das Wasserschutzgebiet in den Gemeinden Alling, Eichenau und Puchheim, Landkreis Fürstenfeldbruck, sowie in der Gemeinde Gilching, Landkreis Starnberg, für die öffentliche Wasserversorgung des Zweckverbandes zur Wasserversorgung der Ampergruppe vom 10.12.2002 (Wasserschutzgebietsverordnung). Insbesondere zu beachten sind die Vorschriften des § 3 Abs. 1 Nrn 3.3, 3.4, 4.5, 5.1, 5.3, 5.10, 5.13 der Verordnung. Die Wasserschutzgebietsverordnung einschließlich Auflagenkatalog und Lageplan sind auf der Baustelle aufzulegen.
- 3.2.2.2 Es ist ein Gewässerschutzbeauftragter für das Vorhaben zu bestellen, der den Vollzug der geltenden Auflagen während der Bauphase sicherstellt. Der Beauftragte hat im Falle von Schadensfällen, Bodenverunreinigungen etc. umgehend für Abhilfemaßnahmen und Information der Betroffenen zu sorgen. Dazu ist ein Alarmplan aufzustellen, der vor Baubeginn mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising abzustimmen ist.
- 3.2.2.3 Während der Arbeiten ist sorgfältig darauf zu achten, dass der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu keiner Verunreinigung des Bodens, des Grundwassers oder eines Gewässers führt. Betanken, Wartungsarbeiten und

Reparaturen an Fahrzeugen und Maschinen dürfen nicht innerhalb des Wasserschutzgebietes durchgeführt werden. Bei der Ausführung dürfen nur Baustoffe, Materialien und Hilfsmittel verwendet werden, die umweltverträglich sind und keine wassergefährdenden auslaug- oder auswaschbaren Anteile enthalten.

- 3.2.2.4 Tritt wider Erwarten dennoch ein Schaden auf, so sind umgehend wirksame Abhilfemaßnahmen einzuleiten und das betroffene Wasserversorgungsunternehmen (Tel.: 0 81 48/731-0), das Landratsamt Fürstenfeldbruck (Tel.: 0 81 47/519-0) und das Wasserwirtschaftsamt Freising (Tel.: 0 81 61/188-0) sofort zu informieren (am Wochenende oder außerhalb der Dienstzeiten die Polizeidirektion Fürstenfeldbruck).
- 3.2.2.5 Die Grabentiefen für die Entwässerungsleitungen sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Der Rohrleitungsgraben ist entsprechend der natürlichen Schichtfolge mit dem ausgehobenen Bodenmaterial wieder zu verfüllen. Es darf kein ortsfremdes Material verwendet und kein Humus oder organisches Material in tiefere Bereiche als ursprünglich eingebaut werden.
- 3.2.2.6 Die Baumaschinen und Kraftfahrzeuge, die in den Schutzgebieten zum Einsatz kommen, sind - soweit technisch möglich - mit Kraftstoffen, Schmierstoffen und Hydrauliköl auf Rapsölbasis zu betreiben.
- 3.2.2.7 Außerhalb der Arbeitszeiten dürfen Maschinen und Fahrzeuge nur auf befestigten Flächen und außerhalb der Wasserschutzgebiete abgestellt oder gelagert werden. Baustofflager dürfen ebenfalls nur außerhalb der Wasserschutzgebiete eingerichtet werden.
- 3.2.2.8 Die gesamte Baumaßnahme ist entsprechend der RiStWag (Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten) auszuführen. Dazu gehört insbesondere, dass die Ausleitung des gesamten Niederschlagwassers aus der Schutzzone III über dichte Rohrleitungen entsprechend den Vorgaben der ATV A 142 (Abwasserkanäle und -leitungen in Wassergewinnungsgebieten) in der jeweils gültigen Fassung erfolgt.

Die Dichtheit der Rohrleitungen ist vor der Inbetriebnahme durch Druckprobe nachzuweisen und wiederkehrend alle 5 Jahre durch geeignete Verfahren zu überprüfen. Das Protokoll über die jeweilige Druckprobe ist dem Landratsamt Fürstenfeldbruck, Untere Wasserbehörde, zu übermitteln.

- 3.2.2.9 Die breitflächige Entwässerung, die im Rahmen des Aus- bzw. Neubaus einiger Wirtschaftswegen im Wasserschutzgebiet vorgesehen ist (Verlegung des Schrammelweges einschl. Anschluss an den Straßäckerweg, Ausbau des Straßäckerweges einschl. Anschluss an die St 2069, Bau des öffentlichen Feld- und Waldweges als Verbindung zwischen Schrammel- und Holzkirchner Weg), darf nur dann erfolgen, wenn die o. g. Wege als öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt öffentliche Wege oder als Eigentümerwege gewidmet und mit einer Verkehrsbeschränkung versehen werden oder als Privatwege hergestellt werden. Sonst sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) anzuwenden.

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

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

- 3.3.2. Alle Rodungsarbeiten dürfen nur außerhalb der in Art. 13 e BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- und Vegetationszeiten (01. März bis 30. September) durchgeführt werden. Dies betrifft alle Rodungen von Gehölzen in der Feldflur und entlang der Gewässer.
- 3.3.3 Die in der Planunterlage 8.3 dargestellten Ausgleichsmaßnahmen 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. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.3.4 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotope, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.3.5 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtflächen, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

### **3.4 Landwirtschaft**

- 3.4.1 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.
- 3.4.2 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.
- 3.4.3 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 3.4.4 Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 3.4.5 Die im Erörterungstermin und sonst im Verfahren erfolgten Zusagen des Vorhabensträgers sind einzuhalten.

### **3.5 Fischerei**

- 3.5.1 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Ausbau der Straßenentwässerungsanlage betroffenen Gewässern zu vermeiden.
- 3.5.2 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

## **4. Wasserrechtliche Erlaubnisse**

### **4.1 Einleitungen**

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung – wird die gehobene Erlaubnis zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers und Geländewassers in das Grundwasser bzw. in Oberflächengewässer wie folgt erteilt:

- Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (Bau-km 0+615)
- Versickerungsbecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (Bau-km 0+690)

- Versickerungsmulden (Bau-km 0+800 bis Bau-km 1+021)
- Einleitung in den Neufeldgraben (Bau-km 0+800)
- Einleitung in den Entwässerungsgraben (Bau-km 0+960)
- Einleitung in den Holzbach über ein Regenrückhaltebecken mit vorgeschaltetem Absetzbecken (Bau-km 1+615)

## **4.2 Zutagefördern, Aufstauen und Absenken des Grundwassers**

Der Bundesrepublik Deutschland - Bundesstraßenverwaltung – wird die gehobene Erlaubnis zum Aufstauen von Grundwasser im Bereich des Landschaftstunnels (Bau-km 1+155 bis 1+355) erteilt.

## **4.3 Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

## **4.4 Erlaubnisbedingungen und –auflagen**

### 4.4.1 Rechtsvorschriften

Die allgemeinen Bestimmungen zum Schutz der Gewässer nach den einschlägigen Vorgaben des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) und des Bayer. Wassergesetzes (BayWG) mit den dazu ergangenen Verordnungen sind zu beachten. Die hiernach bestehenden Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den nachfolgenden Auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

### 4.4.2 Bauarbeiten

4.4.2.1 Der Unternehmer hat die gesamten Baumaßnahmen nach den geprüften Plänen, nach den vorgeschriebenen Auflagen, ferner nach den geltenden Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik und Baukunst durchzuführen.

4.4.2.2. Während der Bauarbeiten dürfen oberirdische Gewässer und das Grundwasser nicht durch Treibstoffe, Öle von Fahrzeugen oder durch sonstige wassergefährdende Stoffe verunreinigt werden.

Wassergefährdende Stoffe, die zur Baudurchführung unabdingbar notwendig sind, sind fachgerecht anzuwenden und außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes zu lagern. Im Einzelfall notwendige Genehmigungen sind noch gesondert zu beantragen.

4.4.2.3 Wesentliche Änderungen der dem Antrag zugrunde liegenden Voraussetzungen, sowie Beginn und Beendigung der Ausbaumaßnahmen sind dem Wasserwirtschaftsamt Freising mindestens 14 Tage vorher anzuzeigen.

4.4.2.4 Sofern im Zuge der Baumaßnahmen Bauwasserhaltungen durchgeführt werden müssen, sind die hierfür notwendigen Erlaubnisse rechtzeitig vorher anhand entsprechender Unterlagen beim Landratsamt Fürstenfeldbruck einzuholen. Das bei Bauwasserhaltung geförderte Wasser ist außerhalb des Schutzgebietes soweit möglich zu versickern.

### 4.4.3 Betrieb und Unterhaltung

#### 4.4.3.1 Entwässerung

- 4.4.3.1.1 Die Plausibilität des angesetzten Durchlässigkeitswertes bei Versickerbecken VB2 ist nochmals zu überprüfen. Die Beckensohle ist nach Möglichkeit soweit höher zu legen, dass diese in der zwischen 3,30 m und 8,30 m und Geländeoberkante erkundeten durchlässigen Bodenschicht unter Berücksichtigung eines noch ausreichend mächtigen Sickerraums zu liegen kommt.
- 4.4.3.1.2 Um das Regenwasser vor der Einleitung in den Entwässerungsgraben bei Bau-km 0+960 (BWV Nr. 39, Lageplan Unterlage 5.1, Blatt Nr. 1) ausreichend zu reinigen und die Verweildauer zu erhöhen, sind in die Mulde entsprechende Erdschwellen einzubauen.
- 4.4.3.1.3 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig zu kontrollieren und bei Bedarf zu reinigen. Die Unterhaltung und Wartung der Anlagen ist dem Unternehmer zu übertragen.

#### 4.4.3.2 Landschaftstunnel

Der bewirkte Aufstau durch die im Schwankungsbereich des Grundwassers liegende Bodenplatte des Landschaftstunnels ist vom Vorhabensträger zu ermitteln. Sofern der Aufstau über 10 cm liegt, sind entsprechende Gegenmaßnahmen (z. B. Grundwasserüberleitung) in Absprache mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising zu treffen.

Die dabei vorgesehenen Maßnahmen sind schriftlich zu fixieren und dem Landratsamt Fürstenfeldbruck zur Kenntnis zu übermitteln.

## 5. Straßenrechtliche Verfügungen

### 5.1 FStrG

Die Widmung der neuen Bundesfernstraße und die sonstigen Verfügungen nach FStrG erfolgen in einem gesonderten Verfahren. Die Angaben hierzu im Bauwerksverzeichnis sind nachrichtlich.

### 5.2 BayStrWG

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, Kreisstraßen, 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**

Die 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. 6 a 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 Vorhaben ist Bestandteil der Bundesstraße B 2, die von München über Fürstenfeldbruck und Mering bis nach Augsburg führt. Die B 2 ist für den Durchgangsverkehr München – Fürstenfeldbruck – Augsburg wie auch für die regionale Erschließung des Landkreises Fürstenfeldbruck von großer Bedeutung. Mit ihrem künftigen direkten Anschluss an die Bundesautobahn A 99 bei Germering wird ihre Bedeutung weiter zunehmen.

Die vorliegende Neubaumaßnahme umfasst eine 2,3 km lange Ortsumfahrung von Puchheim im Verlauf der Bundesstraße B 2 von Str.-km 19,207 bis Str.-km 16,922. Die Umfahrung beginnt ca. 700 m westlich der bestehenden Einmündung der Staatsstraße St 2069 aus Richtung Eichenau, schwenkt dann in südöstliche Richtung und endet 650 m östlich von Puchheim auf Höhe der bestehenden Feldwegüberführung. Zu den Einzelheiten nehmen wir Bezug auf die Darstellung im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 3 ff) und die Lagepläne (Unterlagen 2, 3 und 5.1).

### **2. Vorgängige Planungsstufen**

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

Die Umfahrung Puchheim ist weiterhin im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im „vordringlichen Bedarf“ enthalten (Fünftes Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes vom 04.10.2004, BGBl. I 2004, 2574 ff).

#### **2.2 Landesplanung/Regionalplan**

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern ist die Verbindung München – Fürstenfeldbruck – Augsburg als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung aufgeführt, vgl. LEP Bayern, Strukturkarte Anhang 12 c. Weiter ist im LEP Bayern das Ziel enthalten, sinnvolle Ortsumgehungen und Beseitigungen von Engstellen vorrangig zu schaffen, vgl. LEP Bayern, Teil B, V 1.4.7.

Im Regionalplan München wird die Verbesserung des Verkehrsflusses im Durchgangsverkehr im Zuge der Bundesstraße B 2 zwischen Fürstenfeldbruck und der Bundesfernstraße München – Lindau bei Germering als Ziel formuliert, vgl. Regionalplan München, Teil B, V 5.4.

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

Mit Schreiben vom 21.10.2002 beantragte das Straßenbauamt München für die Bundesstraße B 2 München - Augsburg, Umfahrung Puchheim, das Planfeststellungsverfahren nach dem FStrG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 06.12.2002 bis 13.01.2003 bei der Gemeinde Puchheim und vom 13.12.2002 bis 16.01.2003 bei der Stadt Germering nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Puchheim, der Stadt Germering oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 21.01.2003 im Bereich der Gemeinde Puchheim und bis 16.01.2003 im Bereich der Stadt Germering schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Puchheim
- Stadt Germering
- Landratsamt Fürstenfeldbruck
- Wasserwirtschaftsamt Freising
- Direktion für ländliche Entwicklung
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bezirk Oberbayern
- Landwirtschaftsamt Dachau/Fürstenfeldbruck/Landsberg
- Vermessungsamt Fürstenfeldbruck
- Boden- und Trennverband Puchheim
- Amperverband
- Wasserbeschaffungsverband Puchheim
- T-Com
- SWM Versorgungs GmbH
- Isar - Amperwerke AG
- E.ON Bayern AG
- Bayernwerk AG
- E.ON Netz AG
- Kabel Deutschland
- Regierung von Oberbayern, Höhere Landesplanungsbehörde, Sachgebiet 801
- Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, Sachgebiet 830
- Bund Naturschutz in Bayern e. V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
- Landesjagdverband in Bayern e. V.
- Landesfischereiverband Bayern e. V.



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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 15.12.2003 im Kulturzentrum der Gemeinde Puchheim 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.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurden zusätzliche bzw. geänderte Verbindungen im landwirtschaftlichen Wegenetz gefordert. Der Vorhabensträger ist dem grundsätzlich nachgekommen.

Im Einzelnen handelt es sich um folgende in die 1. Tektur vom 30.07.2004 eingearbeitete Änderungen:

- Verlegung des zwischen Holzkirchner Weg und Neufeldweg vorgesehenen öffentlichen Feld- und Waldweges (Weg Nr. 2, BWV Nr. 24, Lageplan Unterlage Nr. 5.1, Blatt Nr. 1) um ca. 40 m nach Südwesten.
- Befestigung des bestehenden öffentlichen Feld- und Waldweges (Neufeldweg) nördlich des Anschlusses zum Holzkirchner Weg (BWV Nr. 24) bis zum Verbindungsweg zum Waldweg (BWV Nr. 77) mit einer wassergebundenen Deckschicht (BWV Nr. 76, Lageplan Unterlage Nr. 5.1, Blatt Nr. 1)
- Verlegung des bestehenden, zwischen dem Neufeldweg und dem Waldweg auf der Grenze der Fl.-Nrn. 839 und 840 jeweils Gemarkung Puchheim verlaufenden Privatweges auf die Fl.-Nr. 839 und Anlegung und Widmung in einen öffentlichen Feld- und Waldweg (BWV Nr. 77, Lageplan Unterlage Nr. 5.1, Blatt Nr. 1)
- Errichtung und Widmung eines neuen öffentlichen Feld- und Waldweges südwestlich der neuen Umfahrung als Verbindung zwischen dem Waldweg und dem Kreutweg (BWV Nr. 78, Lageplan Unterlage Nr. 5.1, Blatt Nr. 1 und 2).

Die betroffenen Grundeigentümer und die Gemeinde Puchheim haben den Änderungen zugestimmt.

## **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 Bayerischen Straßen- und Wegegesetz. Von der Möglichkeit der Widmung nach § 2 Abs. 6 S. 2 FStrG wurde kein Gebrauch gemacht.

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

Ein Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen nach dem UVPG war nicht durchzuführen.

Für das vorliegende Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht obligatorisch gemäß § 3 b Abs. 1 S. 1 UVPG vorgeschrieben, da mit der Planung lediglich der Bau einer „sonstigen Bundesstraße“ i. S. d. Nr. 14.6 der Anlage 1 des UVPG gegeben ist. Vielmehr war hier nach § 3 c Abs. 1 S. 1 UVPG mittels einer Vorprüfung des Einzelfalles festzustellen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Die Regierung von Oberbayern hatte diese Feststellung als zuständige Planfeststellungsbehörde auf Antrag des Vorhabensträgers zu treffen.

In unserer Entscheidung vom 01.11.2002 sind wir zu dem Schluss gekommen, dass mit der geplanten Umfahrung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. In den vorgelegten Planunterlagen sind die Umweltauswirkungen, die durch den Bau der Ortsumgehung verursacht werden, ausführlich dargestellt und gutachterlich bewertet. Sämtliche Schutzgüter, wie z. B. Boden, Wasser, Landschaft, Klima, Luft sind im landschaftspflegerischen Begleitplan hinreichend behandelt. Hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastungen sind Lärmberechnungen und die entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen eingearbeitet.

Die Bekanntgabe der Entscheidung i. S. d. § 3 a S. 2 2. Hs UVPG erfolgte hier im Rahmen der Auslegung der Planunterlagen nach § 17 FStrG i. v. m. Art. 72 ff BayVwVfG durch ortsübliche Bekanntmachung der beteiligten Gemeinden.

## **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 der Bundesstraße B 2, Umfahrung Puchheim, in den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BGBl. I 2004, 2574 ff) 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**

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

Soweit diese Notwendigkeit im Anhörungsverfahren mit grundsätzlichen Argumenten in Zweifel gezogen wurde, geht es vorrangig um Verkehrspolitik und das Argument, dass neue Straßen zusätzlichen Verkehr anziehen. Alternative Verkehrskonzepte einschließlich Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und verstärkter Ausbau und Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene sollten stattdessen gefördert werden. Wir konnten unsere Entscheidung jedoch nur auf das konkret vorliegende Straßenbauvorhaben beziehen. Entscheidungen im Bereich der Verkehrspolitik liegen nicht in unserer Zuständigkeit.

Ziel der Planung ist es, den Ortsbereich von Puchheim im Hinblick auf die Lärm- und Abgassituation deutlich zu entlasten. Mit der Verlegung der Straßentrasse und den

höhenfreien Anschlüssen der Staatsstraße St 2069 und der Gemeindeverbindungsstraße nach Germering soll der Verkehrsfluss auf der Bundesstraße B 2 erleichtert werden. Einen Beitrag hierzu leistet auch die nunmehr getrennt vorgesehene Führung des landwirtschaftlichen Verkehrs und des Radverkehrs.

### 2.2.3. Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die Bundesstraße B 2 dient im Planungsabschnitt gleichermaßen als Sammel- und Verteilerschiene des Verkehrs zwischen den Landkreismunicipalitäten Alling, Eichenau, Puchheim, Germering sowie zum Teil Gröbenzell, Olching und den westlichen und südlichen Bereichen der Landeshauptstadt München. Da sie die kürzeste und leistungsfähigste Verbindung zwischen dem Landkreis Fürstenfeldbruck und München darstellt, ist sie für die Verkehrsstruktur des Landkreises Fürstenfeldbruck insgesamt von zentraler Bedeutung. Daneben stellt die Bundesstraße B 2 eine bedeutsame Achse für den Durchgangsverkehr München – Fürstenfeldbruck – Mering – Augsburg dar.

Während die Bundesstraße B 2 auf der freien Strecke durch die zügige Linienführung einen verhältnismäßig ungebremsen Verkehrsfluss ermöglicht, ergeben sich in der Ortsdurchfahrt von Puchheim zahlreiche Verkehrshemmnisse durch Lichtsignalanlagen und Abbiegevorgänge. Insbesondere an der mit einer Lichtsignalanlage geregelten Anbindung der Staatsstraße St 2069 ergeben sich in den Hauptverkehrszeiten immer wieder Verkehrsstauungen.

Auch die höhengleiche Anbindung der Gemeindeverbindungsstraße Puchheim – Germering, östlich von Puchheim, stellt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung einen Gefahrenpunkt dar. Gerade das Einbiegen in Richtung Puchheim ist in Hauptverkehrszeiten schwierig. Neben längeren Wartezeiten ergeben sich vielfach gefährliche Verkehrssituationen.

Eine amtliche Verkehrszählung aus dem Jahr 2000 ergab auf der Bundesstraße B 2 in der Ortsdurchfahrt Puchheim eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 25.904 Kfz/24h. Die Staatsstraße St 2069 war im Jahr 2000 in diesem Bereich mit 17.849 Kfz/24 h belastet.

### 2.2.4. Künftige Verkehrsverhältnisse

Nach einer Verkehrsprognose von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist im Jahr 2015 auf der Umfahrung Puchheim von einer Verkehrsbelastung von 31.500 Kfz/24h auszugehen. In der Ortsdurchfahrt von Puchheim verbleiben 4.500 Kfz/24h. Damit ergibt sich hier eine Reduzierung des Verkehrs von etwa 87 %.

## 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 führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung von München über Fürstenfeldbruck nach Augsburg, vgl LEP Bayern, Strukturkarte Anhang 12 c. Zudem enthält das LEP Bayern das allgemeine Ziel, wonach sinnvolle Ortsumgehungen und Beseitigungen von

Engstellen vorrangig geschaffen werden sollen, vgl. LEP Bayern, Teil B, V 1.4.7. Die gewählte Trasse folgt diesen Vorgaben und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Der Regionalplan München sieht die Verbesserung des Verkehrsflusses im Durchgangsverkehr im Zuge der Bundesstraße B 2 zwischen Fürstenfeldbruck und der Bundesstraße München - Lindau bei Germering ausdrücklich als Ziel vor, vgl. Regionalplan München Teil B, V 5.4.

Auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens wurde verzichtet, da es sich bei der planfestgestellten Umfahrung Puchheim nicht um ein Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit handelt.

### 2.3.2 Planungsvarianten

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

Die Wahltrasse 2 beginnt etwa 600 m westlich der bestehenden Einmündung der Staatsstraße St 2069, schwenkt dann nach Nordosten, kreuzt die Staatsstraße St 2069 und umfährt Puchheim in großem Bogen auf der nördlichen Seite. Östlich von Puchheim trifft sie dann wieder im Bereich der Überführung des Wirtschaftsweges auf die bestehende Trasse der Bundesstraße B 2.

Die Variante zur Wahltrasse 2 deckt sich weitgehend mit der Wahltrasse 2. Im östlichen Bereich verläuft sie jedoch weiter östlich versetzt, d. h. weiter entfernt von der dort gelegenen Bebauung. Sie trifft etwa 500 m weiter östlich der Wahltrasse 2 auf die bestehende Bundesstraße B 2, vgl. insgesamt Anlage 1 zum Erläuterungsbericht, Unterlage 1.

Daneben wurde auch die Untertunnelung der Bundesstraße B 2 auf ihrem Bestand geprüft, jedoch frühzeitig aus wirtschaftlichen Gründen aus dem Vergleich der Varianten ausgeschieden. Die Kosten für eine Tunnellösung lägen im Vergleich zu der hier festgestellten Trasse in etwa doppelt so hoch. Östlich und westlich von Puchheim würden sich zudem bauliche Schwierigkeiten beim Anschluss an das vorhandene Verkehrsnetz ergeben. Während der Bauzeit wären der Verkehr und die Anlieger auch erheblichen Beeinträchtigungen und Belästigungen ausgesetzt. Eine geeignete Umleitungsstrecke während der Bauzeit wäre nicht vorhanden.

Auch der Ausbau der Bundesstraße B 2 auf ihrem Bestand ist frühzeitig aus der Variantenprüfung ausgeschieden worden. Mit einem bestandsorientierten Ausbau könnten die Lärm- und Schadstoffbelastungen für das bebaute Ortsgebiet kaum vermindert werden. Der dabei notwendige mehrstreifige Ausbau sowie die Errichtung von Lärmschutzanlagen würden einen erheblichen Flächenbedarf und die Beseitigung von Gebäuden erfordern. Durch die vielen für Zufahrten notwendigen Unterbrechungen der Lärmschutzwände bzw. -wälle wären diese nur bedingt wirksam. Zudem ergäbe sich eine Verschlechterung der straßenverkehrlichen Sichtbeziehungen. Die eintretende verkehrliche Trennungswirkung würde das Einbiegen von Nebenstraßen wesentlich schwieriger und gefährlicher werden lassen. Schließlich würden die notwendig werdenden Lichtsignalanlagen dem Planungsziel - Steigerung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs - zuwider laufen. Mit dem immer wieder stehenden Verkehr ergäben sich zahlreiche ökologische wie ökonomische Nachteile.

### 2.3.2.2 Vergleich der Varianten

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

Das Planziel, den Durchgangsverkehr aus dem Ortsgebiet von Puchheim herauszunehmen, lässt sich grundsätzlich mit allen Varianten gleich gut erreichen. Gleiches gilt für das Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit der Umgehungsstraße zu steigern.

#### 2.3.2.2.2 Baulängen/Flächenbedarf

Die Wahltrasse 2 und die Variante zur Wahltrasse 2 weisen mit 3,4 bzw. 3,6 km im Gegensatz zur Planfeststellungstrasse mit 2,3 km größere Baulängen auf. Dementsprechend erhöht sich auch der jeweilige Flächenbedarf.

#### 2.3.2.2.3 Immissionsschutz

Mit der Wahltrasse 2 und deren Variante kann der westliche Bereich von Puchheim vom Durchgangsverkehr der Staatsstraße St 2069 und den damit verbundenen Immissionen entlastet werden. Die Anbindung der Staatsstraße an die Bundesstraße erfolgt hier weiter nördlich, außerhalb des bebauten Ortsbereiches.

Im östlichen Bereich ist bei der Wahltrasse 2 aufgrund der Nähe zur Bebauung (Abstand ca. 70 m) ein 500 m langer Lärmschutzwall erforderlich. Die Variante zur Wahltrasse 2 verläuft in einem Mindestabstand von 180 m zu der Bebauung; Lärmschutzmaßnahmen sind hier nicht notwendig. Bei der Planfeststellungstrasse, die Puchheim mit einem Abstand von ca. 160 m zur Ortsbebauung umfährt, ist ebenfalls ein Lärmschutzwall zur Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte erforderlich.

#### 2.3.2.2.4 Natur- und Landschaftsschutz

Die Wahltrasse 2 sowie deren Variante führen mit ihren größeren Baulängen zu einer größeren Belastung für Natur und Landschaft durch Versiegelung und Landverbrauch.

Die Planfeststellungstrasse führt zu einer Beeinträchtigung des südlich von Puchheim gelegenen Naherholungsgebietes Parsberg. Mehrere dorthin führende Wegeverbindungen werden durch die Umfahrung abgetrennt.

Die Wahltrasse 2 wie auch ihre Variante durchqueren auf einer Länge von etwa 600 m die engere Wasserschutzgebietszone (W II) des dort gelegenen Wasserschutzgebietes. Der Bereich der engeren Schutzzone ist nach den Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten (RiStWag) von Straßen freizuhalten. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 5.1 der Wasserschutzverordnung des Landratsamtes Fürstfeldbruck vom 10.12.2002 ist es in der engeren Schutzzone verboten, Straßen, Wege oder sonstige Verkehrsflächen zu errichten oder zu erweitern, ausgenommen öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt öffentliche Wege, Eigentümer- und Privatwege bei breitflächigem Versickern des abfließenden Wassers.

Die Planfeststellungstrasse hingegen verläuft lediglich auf einer Länge von ca. 600 m durch die weitere Schutzzone (W III A), in der die Errichtung oder Erweiterung von Straßen unter Beachtung der RiStWag erfolgen kann.

#### 2.3.2.2.5 Sonstiges

Die Gemeinde Puchheim hat sich ausdrücklich gegen die Wahltrasse 2 und deren Variante ausgesprochen. Diese Trassenführungen würde zu einer Trennung der Ortsteile Puchheim – Ort und Puchheim – Bahnhof führen.

Aufgrund der Baulängen und den aufwändigeren Schutzmaßnahmen in der engeren Schutzzone des Wasserschutzgebietes ergeben sich für die beiden Varianten

grundsätzlich erhebliche Mehrkosten. Mit dem bei der Planfeststellungstrasse nunmehr vorgesehenen Landschaftstunnel und den damit verbundenen Kosten fallen jedoch für alle in Betracht kommende Varianten in etwa gleich hohe Kosten an.

#### 2.3.2.2.6 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Mit der Wahltrasse 2, insbesondere mit deren Untervariante, können die Lärmbelastungen für Puchheim - Ort deutlich reduziert werden. Die Untervariante verläuft so weit von der Bebauung entfernt, dass die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV auch ohne Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können. Das Landschaftsbild beeinträchtigende Lärmschutzwälle könnten so vermieden werden. Schließlich wird mit der Wahltrasse 2 und deren Untervariante die Erreichbarkeit des Erholungsgebietes am Parsberg weniger beeinträchtigt, da die entsprechenden Verbindungswege erhalten werden können.

Diesen Vorteilen stehen jedoch erhebliche Nachteile gegenüber. Zum einen verläuft die Wahltrasse 2 und deren Variante auf einer Länge von etwa 600 m in der engeren Schutzzone des dortigen Wasserschutzgebietes. Der Bau von Bundesfernstraßen ist dort grundsätzlich nicht zulässig. Die Planfeststellungstrasse verläuft demgegenüber lediglich in der weiteren Schutzzone (W III) des Schutzgebietes; ein striktes Verbot zum Bau von Bundesfernstraßen besteht hier nicht.

Die Belastung des Naherholungsgebietes Parsberg kann mit dem vorgesehenen Landschaftstunnel und den neu vorgesehenen Wegeverbindungen reduziert werden.

Die Gemeinde Puchheim wie auch das Wasserwirtschaftsamt Freising haben sich ebenfalls für die Planfeststellungstrasse ausgesprochen. Die Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte kann mit dem vorgesehenen Lärmschutzwall gewährleistet werden.

Insgesamt ist der Planfeststellungstrasse der Vorzug zu geben. Die Varianten haben zum Teil gravierende Nachteile, etwa im Bereich des Trinkwasserschutzes. Den Nachteilen der Planfeststellungstrasse kann mit den aufgeführten Maßnahmen zumindest teilweise abgeholfen werden.

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

Unbeschadet der Bindungen des Bedarfsplanes entspricht die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an den "Richtlinien für die Anlage von 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

Die für den Streckenabschnitt zugrunde gelegte Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e = 90$  km/h sowie die gewählten Trassierungselemente werden den verkehrstechnischen Anforderungen gerecht. Sie sind so aufeinander abgestimmt, dass innerhalb der Neubaustrecke keine Unstetigkeiten auftreten und somit eine ausgewogene Streckenqualität erreicht wird, die den anschließenden Streckenabschnitten entspricht. Diese Kontinuität der Streckencharakteristik erhöht die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs. Die erforderlichen Sichtweiten werden eingehalten.

Der vorgegebene Trassenverlauf ergab sich durch die Zwangspunkte der Lage der Anschlüsse an die bestehende B 2 westlich und östlich von Puchheim sowie durch

die im Bereich der neuen Anschlussstelle an die Staatsstraße St 2069 vorhandene Bebauung.

### 2.3.3.2 Querschnitt

Aufgrund der gegenwärtigen und prognostizierten Verkehrsbelastung des Planfeststellungsabschnittes und unter Berücksichtigung der überregionalen Bedeutung der Straße halten wir den gewählten Querschnitt mit 7,5 m befestigte Fahrbahnbreite für ausreichend, aber auch erforderlich, um das künftige Verkehrsaufkommen sicher und leicht bewältigen zu können. Eine weitere Reduzierung halten wir aus verkehrstechnischer Sicht nicht für möglich.

### 2.3.3.3 Gestaltung der Knotenpunkte

- Anschluss der Staatsstraße St 2069

Bei Bau-km 0+600 bis Bau-km 0+800 wird die Bundesstraße B 2 -neu- über die zu verlängernde Staatsstraße St 2069 geführt und aufgrund der hohen Verkehrsbelastung beider Straßen höhenfrei an die Staatsstraße angeschlossen. Die Ein- und Ausfahrten haben jeweils eine Länge von 70 m. Eine Ausnahme stellt die Einfahrt in die Bundesstraße B 2 in Richtung München dar. Aufgrund ihrer hohen Belastung und der ansteigenden Gradienten der Bundesstraße in diesem Bereich hat die Einfädelspur eine Länge von 150 m.

Im Verfahren wurde gefordert, den Anschluss an die Staatsstraße St 2069 in Form eines Kreisverkehrs herzustellen. Mit einem Kreisverkehr könnten u. a. der Eingriff in das Landschaftsbild minimiert sowie die Kosten gesenkt werden.

Nach § 1 Abs. 1 S. 1 FStrG dienen Bundesfernstraßen grundsätzlich dazu, den weiträumigen Verkehr aufzunehmen. Sie sind daher möglichst leistungsfähig auszubauen, um eine zügige und sichere Verkehrsführung zu gewährleisten. In diesem Sinne ist bei den verschiedenen Ausbauabschnitten der Bundesstraße B2 zwischen Fürstenfeldbruck und München vorgesehen, alle bedeutenden Knotenpunkte höhenfrei auszubauen.

Ein Kreisverkehr würde den Anforderungen einer Bundesfernstraße in o. g. Sinn nicht entsprechen. Alle zulaufenden Straßenäste wären grundsätzlich gleichberechtigt und gegenüber der Kreisverkehrsbahn untergeordnet. Die Bundesstraße B 2 wäre damit nicht mehr bevorrechtigt; die zügige Verkehrsführung wäre unterbrochen. Unterbrochen wäre auch die Streckenkontinuität der Bundesstraße B 2 in der näheren Umgebung. Die Verkehrsteilnehmer müssten sich auf eine völlig neue Knotenpunktsform einstellen, womit sich Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit ergeben können.

Weiter ergäbe sich hier bei einem Kreisverkehr eine ungünstige Anordnung der verschiedenen Anschlüsse. Von insgesamt fünf Zufahrten lägen vier an der nördlichen Hälfte des Kreisels. Mit den sich damit ergebenden kurzen Abständen zwischen den Ein- und Ausfahrten würde die Verkehrssicherheit zusätzlich beeinträchtigt. Schließlich wäre hier der zu erwartende Verkehr mit einem Kreisverkehr kaum zu bewältigen. Für einen allein in Betracht kommenden zweistreifigen Kreisverkehr wird allgemein eine Belastungsgrenze von 35.000 bis 40.000 Kfz/24 h angenommen. Die an dieser Stelle erwarteten 39.000 Kfz/24 h liegen im oberen Bereich dieser Grenze.

Eine Kreisverkehrslösung wird daher angesichts der zu erwartenden Nachteile abgelehnt.



Eingewandt wurde in diesem Zusammenhang auch, dass die Lage der Anschlussstelle grundsätzlich ungünstig in Bezug auf die zu erwartenden Lärmbelastungen für das angrenzende Wohngebiet sei. Wie oben unter Ziffer C. 2.3.2.2 bereits ausgeführt, würde die Anbindung an die Staatsstraße St 2069 etwa bei den nördlichen Varianten der Umfahrung weiter entfernt von der Wohnbebauung liegen. Diese Varianten hatten jedoch zahlreiche gravierende Nachteile und wurden daher nicht weiter verfolgt. Mit dem jetzt vorgesehenen Knotenpunkt kann insbesondere ein Eingriff in die engere Schutzzone des Wasserschutzgebietes vermieden werden. Zudem werden mit den vorgesehenen Lärmschutzwällen die gesetzlichen Lärmgrenzwerte eingehalten, wie unter Ziffer C. 2.3.4.1 näher ausgeführt wird.

- Anschlussstelle östlich von Puchheim

Bei Bau-km 1+650 bis Bau-km 2+100 erfolgt die Anbindung von Puchheim und Germering im östlichen Bereich der Umfahrung. Der höhenfreie Anschluss an das vorhandene Straßennetz erfolgt über zwei plangleiche versetzte Einmündungen, die nur ein rechts Ein- und Abbiegen erlauben. Die Ein- und Ausfahrten haben jeweils eine Länge von mindestens 70 m gemessen ab Trenninselspitze.

Auch hier ist eingewandt worden, dass das Brückenbauwerk durch einen Kreisverkehr zu ersetzen sei. Zumindest solle das Bauwerk in seiner Höhe reduziert werden, um den Eingriff in Natur und Landschaft zu minimieren.

Wir haben an der vorliegenden Gestaltung der Anschlussstelle aus folgenden Gründen festgehalten:

Auf den Knotenpunkt kann zum einen nicht verzichtet werden. Ausweislich des Verkehrsgutachtens von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ist die Gemeindeverbindungsstraße im Bereich der Augsburgstraße im Prognosejahr 2015 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 7.200 Kfz/24 h belastet, auf der Umfahrung Puchheim ist von einer Verkehrsbelastung von 31.500 Kfz/24h auszugehen, in der Ortsdurchfahrt Puchheim verbleiben 4.500 Kfz/24h. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung auf der B 2 stellt bereits jetzt die Einmündung der Gemeindeverbindungsstraße Puchheim-Germering einen Gefahrenpunkt dar. Insbesondere das Linkseinbiegen von der Gemeindeverbindungsstraße auf die B 2 in Richtung Puchheim wird durch den starken Verkehr von Richtung Puchheim erschwert und führt zu Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit. Für den untergeordneten Verkehrsstrom der Gemeindeverbindungsstraße ergeben sich unzumutbar große Wartezeiten und Rückstauungen. Die vom einbiegenden Fahrzeugführer akzeptierten Zeitlücken werden dadurch so gering, dass es zu verkehrsgefährdenden Situationen kommt, die zu erhöhten Unfallhäufigkeiten im Einmündungsbereich führen. Der Vermeidung dieses Gefahrenpunktes dient die Einrichtung eines Knotenpunktes zur Anbindung von Germering an die B 2. Die Stadt Germering hat im Hinblick auf ihre Bauleitplanung im Übrigen ausdrücklich auf den im Westen des Stadtgebietes gelegenen Anschluss an die Bundesstraße Wert gelegt.

Der Forderung, diesen Anschluss mittels einer Kreisverkehrslösung zu verwirklichen, konnte nicht stattgegeben werden. Zu der Frage, ob hier grundsätzlich ein Kreisverkehr im Zuge der Bundesstraße vorgesehen werden kann, verweisen wir auf unsere obigen Ausführungen. Zu ergänzen ist, dass der Vorhabensträger bei dem vorliegenden, östlich von Puchheim gelegenen Knotenpunkt die Möglichkeit eines Kreisverkehrs eigens durch ein Gutachten von Herrn Prof. Dr.-Ing. Kurzak untersuchen ließ. Das Gutachten vom 18.11.2002 kommt zu dem Schluss, dass der Kreisverkehr, selbst bei zweistreifiger Ausführung, in Anbetracht des zu erwartenden Verkehrs von 41.500 Kfz/24 h überlastet wäre. Wie ausgeführt, wird die Belastungsgrenze allgemein bei 35.000 bis 40.000 Kfz/24 h angenommen.

Die Stadt Germering hat in diesem Zusammenhang gefordert, die Einfädelspur in die Bundesstraße B 2 in Richtung Fürstenfeldbruck zu verlängern. Die Länge der verschiedenen Ein- und Ausfahrten wurde unter Einbeziehung der konkreten Verkehrsbelastungen geprüft und festgelegt. Wir halten die jetzt vorgesehenen Längen der Ein- und Ausfahrten für ausreichend. Im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Beschlusses konnten wir eine weitere Verlängerung nicht anordnen. Das Straßenbauamt München hat jedoch zugesagt, im Rahmen des Grunderwerbs zu prüfen, ob zusätzliche Flächen zur Verfügung gestellt werden können, um die Einfädelspur auf freiwilliger Basis zu verlängern.

Im Hinblick auf die geforderte niedrigere Ausführung des Brückenbauwerks ist auszuführen, dass eine Tieferlegung der Bundesstraße vorliegend nicht in Betracht kommt, da sich mit dem Entwässerungskonzept, das ein Längsgefälle der Bundesstraße in diesem Bereich vorsieht, und der westlich gelegenen Überquerung des Holzbachs entgegenstehende Zwangspunkte ergeben. Auch eine rechtwinklige Anordnung der Gemeindeverbindungsstraße, mit der das Brückenbauwerk insgesamt verkleinert werden könnte, wird abgelehnt. Es ergäbe sich ein deutlich höherer Flächenverbrauch, da die Gemeindeverbindungsstraße verlegt werden müsste und nicht mehr auf ihrer derzeitigen Trasse geführt werden könnte. Die angrenzenden Grundstücke würden ungünstig geschnitten. Durch die nahezu rechtwinkligen Kurven im Rampenbereich wäre die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Dem vorgesehenen Brückenbauwerk steht auch nicht, wie eingewandt, die mögliche Realisierung der sog. Stadt – Umlandbahn entgegen. Die Planungen für die Stadt – Umlandbahn befinden sich derzeit noch in einem sehr frühen Stadium (Machbarkeitsstudie). Zudem würde auch bei einer Kreisverkehrslösung ein eigenes Kreuzungsbauwerk für die Stadt-Umlandbahn notwendig sein. Dies ist auch nach Realisierung des hier festgestellten Brückenbauwerkes nicht ausgeschlossen.

#### 2.3.3.4 Nachgeordnetes Straßen- und Wegenetz

Im Verfahren wurde mehrfach eingewandt, dass in den Planunterlagen zu wenige Verbindungswege zu dem südlich gelegenen Erholungsgebiet Parsberg enthalten seien. Insbesondere wurde eine Über- bzw. Unterführung des Neufeldweges gefordert.

Den Forderungen können wir nicht nachkommen. Wir halten die vorgesehenen Wegeverbindungen für ausreichend. Auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Puchheim und der örtlichen Landwirtschaft wurde die ursprünglich geplante Überführung des Neufeldweges durch die Überführung des Schrammelweges ersetzt. Nur etwa 300 m entfernt von der abgetrennten Verbindung des Neufeldweges kann die Bundesstraße im Zuge des Kreutweges überquert werden. Im Übrigen ist der Vorhabensträger durch die Änderungen in der 1. Tektur vom 30.07.2004 den Forderungen der Landwirtschaft insoweit nachgekommen und hat mehrere Querverbindungen zwischen den Feldwegen vorgesehen, um die Erreichbarkeit der Überführungen weiter zu verbessern.

Insbesondere wird auch eine zusätzliche Fußgängerunterführung im Zuge des Neufeldweges abgelehnt. Aufgrund der auf den Ein- und Ausfahrten beruhenden Breite der Bundesstraße und wegen des in diesem Bereich verlaufenden Grabens ergäbe sich eine Unterführung von etwa 40 m Länge, die unverhältnismäßig hohe Baukosten verursachen würde. Derartige Unterführungen sind zudem meist dunkel und verschmutzt und werden erfahrungsgemäß kaum genutzt.

#### 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 nicht weiter verbessert werden, wie im Einzelnen bei der Variantenabwägung und nachfolgend dargelegt wird.

Der Bau der Bundesstraße B 2, Umfahrung Puchheim, entlastet die Anwohner in Puchheim von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen. Diese Entlastung ist ein wesentliches Ziel des Vorhabens, kann allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit von durch die Verlegungsmaßnahme 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 Linie, 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.

#### 2.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die von Prof. Dr.-Ing. Kurzak erstellte Prognose, die eine Verkehrsmenge von 31.500 Kfz/24 h im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt.

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

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

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrunde gelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind.

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten der Bundesstraße B 2 bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge

auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt.

#### 2.3.4.1.4 Ergebnis

Im Bereich des westlich gelegenen Knotenpunktes zur Anbindung der Staatsstraße St 2069 wird entlang der nordöstlichen Seite der zur St 2069 führenden Rampe ein bis 2,0 m hoher Erdwall über Gelände als Lärmschutzwall errichtet, der entlang der B 2 bis Bau-km 0+950 mit einer Höhe bis 3,50 m über Gelände ausgeführt wird (BWV Nr. 34, Lageplan Unterlage 5.1, Blatt 1 und Höhenpläne Unterlage 6.1, Blatt 1 und 5). Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nach den vom Vorhabensträger durchgeführten Berechnungen, die vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz überprüft wurden, nicht veranlasst, weil unter Berücksichtigung des Lärmschutzwalles die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden.

Im Verfahren wurden dennoch, insbesondere westlich und östlich im Anschluss an den Landschaftstunnel, weitere Lärmschutzanlagen gefordert. Im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung dieses Beschlusses können wir dieser Forderung nicht nachkommen. Das Straßenbauamt München hat jedoch zugesagt, im Rahmen des Grunderwerbs zu prüfen, ob zusätzliche Flächen zur Verfügung gestellt werden können, um die geforderten Lärmschutzwälle auf freiwilliger Basis herstellen bzw. erhöhen zu können.

Auch die zum Teil in diesem Zusammenhang geforderte Geschwindigkeitsbegrenzung konnten wir in dieser Entscheidung nicht anordnen. Zum einen können die gesetzlichen Lärmgrenzwerte, wie dargelegt, auch ohne eine derartige Anordnung eingehalten werden. Zum anderen wird die verkehrsrechtliche Beschilderung der Straße außerhalb dieser Entscheidung in einem eigenen Verfahren festgelegt.

Schließlich wurde zur Verbesserung des Lärmschutzes eine zusätzliche Bepflanzung entlang der Umfahrung gefordert. Auch dem konnten wir nicht nachkommen. Wie ausgeführt sind die jetzt vorgesehenen Lärmschutzanlagen im Hinblick auf die Einhaltung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte ausreichend dimensioniert. Zudem müssten die Anpflanzungen hier mit einer erheblichen Tiefe und Dichte erfolgen, um einen nur minimalen Lärmschutzeffekt erzielen zu können. Dennoch hat sich der Vorhabensträger dazu bereit erklärt, Anpflanzungen freiwillig vorzunehmen, falls die notwendigen Flächen verfügbar sein sollten.

#### 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).

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat in seiner Stellungnahme vom 16.01.2003 eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Abgasimmissionen auf der Basis der prognostizierten Verkehrsbelastung vorgenommen. Es kam dabei zum Ergebnis, dass infolge der zu erwartenden Kfz-

Abgase im Bereich der nächstgelegenen Anwesen keine schädlichen Auswirkungen i. d. S. zu erwarten sind.

#### 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. 3 d BBodSchG) rechtfertigt 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 steht dem Vorhaben nicht entgegen. Die Planfeststellungsbehörde lässt hier aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d BayNatSchG für die Überbauung/Beseitigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan angegebenen Biotope zu. Ebenso wird für die Beseitigung von Hecken gemäß Art. 13e BayNatSchG nach Art. 49 BayNatSchG aus überwiegenden Gründen des allgemeinen Wohls und mangels Alternativen Befreiung erteilt. Die Gründe ergeben sich aus den vorstehenden Erläuterungen zur Notwendigkeit der Planlösung.

Zur Minimierung der durch den Baubetrieb bedingten Beeinträchtigungen wurde unter A.3.3.2 allerdings angeordnet, dass alle Rodungsarbeiten nur außerhalb der in Art. 13 e BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- und Vegetationszeit (01. März bis 30. September) durchgeführt werden dürfen. Diese Anordnung war erforderlich, um erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensräume der Gelbbauchunke und des Laubfrosches, die im Planungsgebiet entlang der Hecke am Kreuzweg beobachtet werden konnten, durch die vorübergehende Unterbrechung der Wanderachse während der Bauzeit zu vermeiden (vgl. Seite 30 im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 8.1).

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. § 1 a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 8.2 des Plangeheftes 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 8.1 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. 6 a 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. 6 a 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 Biotop zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht ersetzbar 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. 6 a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

Dieses Entscheidungsprogramm des 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 der Beeinträchtigungen/Eingriffsminimierung

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. 6 a 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.

Nach Art. 6 a 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. Zur Minimierung des Eingriffes ist beispielsweise vorgesehen, bei den Böschungen im Bereich der Anschlussstellen Geländemodellierungen und Böschungsabflachungen vorzunehmen, einen Lärmschutzwall zum Schutz der Wohnbebauung herzustellen, das nachgeordnete Straßen- und Wegenetz anzupassen und die Oberflächenentwässerung unter größtmöglicher Schonung des Grundwassers und der Oberflächengewässer zu gestalten.

Der auch in diesem Sinne vorgesehene Landschaftstunnel war ursprünglich mit einer Länge von 50 m in den Planungen enthalten. Schon ab dieser Länge wird allgemein von einer ökologischen Wirksamkeit ausgegangen. Auf Wunsch der Gemeinde Puchheim wurde er um 150 m auf insgesamt 200 m Länge ausgeweitet. Zerschneidungseffekte konnten so weiter reduziert werden. Der Verbund ökologisch bedeutsamer Biotopstrukturen im Trassenbereich kann erhalten werden. Die Gemeinde Puchheim hat die Übernahme der Kosten für die Verlängerung zugesagt.

Insgesamt wird auf die vorgesehenen Maßnahmen zur Konfliktminimierung im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil und Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan, Unterlagen 8.1 und 8.3) verwiesen.

#### 2.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Wie in den Unterlagen 8.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil und 8.2, Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan, dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Versiegelung von Acker- und Grünlandflächen, einem Feldgehölz, einer Hecke sowie von Teilflächen einer Baumschule, Konfliktbereich K 1 von Bau-km 0-050 bis 0+580.
- Versiegelung von Acker- und Grünlandflächen, einem Feldgehölz, einer Staudenflur, eines Krautsaums sowie von Teilflächen einer Baumschule, Konfliktbereich K 2 von Bau-km 0+580 bis 1+250.
- Unmittelbare Veränderung von extensiv artenreichem Grünland, Röhricht, eines Fließgewässers sowie von Feuchtgebüsch. Grünland, ein Acker, eine Staudenflur und ein Krautsaum werden dauerhaft versiegelt. Ein naturnahes Fließgewässer, Feldgehölze, eine Hecke sowie Feldgebüsche werden vorübergehend unmittelbar beeinträchtigt. Ein naturnahes Fließgewässer, artenreich extensives Grünland, Feucht- und Nassgrünland, eine feucht-nasse Hochstaudenflur sowie Feuchtgebüsche werden mittelbar beeinträchtigt, Konfliktbereich K 3 von Bau-km 1+250 bis 1+690.
- Unmittelbare Veränderung eines naturnahen Fließgewässers. Ein naturnahes Fließgewässer wird verkleinert (Isolation). Grünland- und Ackerflächen, Staudenfluren, ein Krautsaum und ein Acker (Potentialstandort) werden versiegelt. Staudenfluren und ein Krautsaum (auf Potentialstandort) werden ebenfalls versiegelt. Ein naturnahes Fließgewässer und Feuchtgebüsch werden vorübergehend unmittelbar verändert. Ein naturnahes Fließgewässer und Feuchtgebüsch werden mittelbar beeinträchtigt, Konfliktbereich K 4 von Bau-km 1+690 bis 2+259.

Auswirkungen auf europäische Gebiete im Sinne der Richtlinie des Rates über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (79/409/EWG) und der Richtlinie des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (92/43/EWG) sind dagegen ausgeschlossen, da derartige Gebiete im Umgriff der Baumaßnahme nicht vorhanden sind.



Im Planungsgebiet entlang der Hecke am Kreuzweg konnten jedoch die streng geschützten Amphibienarten Gelbbauchunke und Laubfrosch beobachtet werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Lebensräume beider Arten ist jedoch nicht gegeben, da lediglich während der Bauzeit deren Wanderachse gestört wird. Um diese Beeinträchtigung zu minimieren, wurde in Ziffer A.3.3.2 angeordnet, dass alle Rodungsarbeiten nur außerhalb der in Art. 13 e BayNatSchG festgesetzten Laich-, Brut- und Vegetationszeit durchgeführt werden dürfen. Durch die geplanten Ausgleichsmaßnahmen auf dem Landschaftstunnel sind die ökologischen Funktionsbeziehungen im betroffenen Bereich kurzfristig wieder herstellbar.

Die Lebensräume des nach Anhang A der Verordnung (EG) Nr. 338/97 streng geschützten Sperbers sind durch den geplanten Bau der Umgehungsstraße allenfalls randlich betroffen. Eine Gefährdung durch die Baumaßnahme kann aufgrund der bekannten Lebensraumsprüche und der hohen ökologischen Flexibilität der Art jedoch nicht angenommen werden. Durch die geplante Neuanlage von reich strukturierten Gehölzlebensräumen im Zuge der Ausgleichsmaßnahmen werden langfristig neue Teillebensräume für die Art geschaffen.

Ebenso wird das Vorkommen des nach der Bundesartenschutzverordnung streng geschützten Kiebitzes im Bereich der weiten Acker- und Grünlandfluren der Münchner Ebene nur randlich beeinträchtigt. Nachhaltige Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Straße sind aufgrund der Großflächigkeit der als Lebensraum nach wie vor verfügbaren Freiflächen nicht zu erwarten.

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. 6 a 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. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt. Bei dieser ist zu beachten, dass Art. 6 a 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 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.

Das vom Vorhabensträger vorgelegte Ausgleichskonzept ist von der unteren und höheren Naturschutzbehörde geprüft und befürwortet worden. Dem nicht weiter begründeten Einwand, Eingriffe könnten hier nicht ausgeglichen werden, konnte daher nicht gefolgt werden.

Folgende Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

Mit der Maßnahme N 1 sollen die Eingriffe mit dem Schwerpunkt Naturhaushalt, bezogen auf den gesamten Trassenbereich, ausgeglichen werden. Auf einer Fläche von 1,071 ha soll zwischen Bau-km 1+155 und Bau-km 1+355 ein neues Trittstein- und Vernetzungsbiotop geschaffen werden.

Es ist die Pflanzung von Feldgehölzen, Gebüschgruppen und Einzelbäumen mit standortheimischen Arten vorgesehen. Weiter sollen magere, trockene Rohbodenstandorte mit anschließender Initialsaat (Heublumen) und Sukzession von mageren Gras- und Krautfluren (Magerrasen) angelegt werden. Standorte mit geringer Oberbodenandeckung zur Sukzession von artenreichen Krautfluren entlang der Gehölzränder sollen eingerichtet werden. Schließlich sollen Totholz und Steinschüttungen unter Verwendung von Material aus dem Bau der Bundesstraße B 2 eingebracht werden.

Neben dem Eingriff in den Naturhaushalt dient die Maßnahme N 1 auch der Kompensation von Eingriffen in die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima sowie der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung.

Mit der Maßnahme N 1 können jedoch nicht sämtliche Eingriffe in das Landschaftsbild ausgeglichen werden. Insbesondere im Übergangsbereich zwischen Hügelland und Münchener Ebene sind zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen, bezeichnet als L1 bis L 3, mit einer Gesamtfläche von 0,813 ha notwendig.

Mit der Maßnahme L 1 soll die bestehende Bundesstraße B 2 zur Einbindung der neuen Ortsumfahrung zwischen Bau-km 0+100 und Bau-km 0+550 rückgebaut und entsiegelt werden. Auf der Restfläche zwischen alter und neuer Straßentrasse sollen Feldgehölze angepflanzt werden. Im westlichen Teilbereich erfolgt eine Pflanzung von lockeren Gehölzgruppen. Es werden magere, trockene Rohbodenstandorte angelegt. Anschließend erfolgt eine Initialsaat mit Heublumen und eine Sukzession von mageren Gras- und Krautfluren (Magerrasen). Im östlichen Bereich wird eine Baumreihe angelegt. Zudem werden Standorte mit geringer Oberbodenandeckung eingerichtet. Eine Ansaat zur Entwicklung artenreicher Gras- und Krautfluren schließt sich an.

Mit den Maßnahmen L 2 und L 3, von Bau-km 1+040 bis 1+160 bzw. 1+360 bis 1+540, soll eine landschaftsgerechte Einbindung der Tunnelportale ermöglicht werden. Es sollen hierbei standortheimische Gehölze angepflanzt werden. Es werden magere, trockene Rohbodenstandorte angelegt. Anschließend erfolgt eine Initialsaat mit Heublumen und weiter eine Sukzession von mageren Gras- und Krautfluren (Magerrasen). Standorte mit geringer Oberbodenandeckung werden angelegt. Eine Ansaat zur Entwicklung artenreicher Gras- und Krautfluren erfolgt im Anschluss.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung dieser Maßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH 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 (Unterlagen 9.1, 9.2) 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 Ziffer A. 3.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig.

## 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.

In diesem Zusammenhang wurde vorgebracht, dass die Straßenbaumaßnahme zu Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes führen würde. Insbesondere sei die Wasserqualität des Gröben- und Holzbaches durch die Einleitung von Straßenwasser gefährdet.

Im Trassenbereich reicht das Grundwasser zum Teil bis in die oberen Bodenschichten. Im Bereich dieses „Grundwasserbodens“ (kalkhaltiger Anmoorgley) verläuft die Trasse 1,5 m über Gelände in Dammlage. Grundwasserführende Schichten werden damit nicht berührt. Im Umfeld des Landschaftstunnels wurden im Rahmen der Bodenerkennung keine Grundwasser führenden Schichten erkannt. Sollte das Grundwasser hier dennoch berührt werden, wovon auch das Wasserwirtschaftsamt Freising in seiner Stellungnahme vom 24.01.2003 ausgeht, so haben wir insbesondere mit der Auflage Ziffer A. 4.4.3.2 die notwendigen Schutzmaßnahmen angeordnet.

Im Übrigen wird das anfallende Straßenwasser im Trassenbereich grundsätzlich breitflächig unter Nutzung der von der belebten Bodenzone ausgehenden Reinigungswirkung versickert. Die Einleitungen in bestehende Gräben bzw. Bäche beziehen sich nur auf Teilbereiche der Umfahrung. Die Auswirkungen der Trasse auf den Wasserhaushalt wurden insgesamt vom Wasserwirtschaftsamt Freising und vom Landratsamt Fürstenfeldbruck geprüft. Die von dort stammenden Aufslagenvorschläge haben wir unter Ziffern A. 3.2 und 4. in unsere Entscheidung aufgenommen. Mit den Schutzmaßnahmen sind keine Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes zu erwarten; weitergehende Maßnahmen sind nicht veranlasst.

Weiter wurde befürchtet, dass der Gröbenbach durch die Drainagewirkung der Straßentrasse trocken gelegt werden könnte. Diese Gefahr können wir jedoch nicht erkennen, da die Trasse im fraglichen Bereich in Dammlage verläuft. Der Gröbenbach liegt wesentlich tiefer als der Unterbau der Straße, der die Drainagewirkung verursachen sollte.

Schließlich wurde eingewandt, dass die zum Teil zu engen Durchlässe nicht von Amphibien genutzt werden könnten. Zudem werde durch die Querung von Gräben die Hochwassergefahr gesteigert.

Auch dem können wir nicht folgen. Der Gröben- und der Holzbach werden mit ausreichend dimensionierten Durchlässen versehen, um den ungehinderten

Durchfluss von Wasser, aber auch eine Benutzung durch Amphibien zu ermöglichen. Die Bauwerke wurden von den Fachbehörden geprüft und nicht beanstandet.

Von Bau-km 0-050 bis Bau-km 0+615 verläuft die Trasse in der weiteren Schutzzone des dort gelegenen Wasserschutzgebietes. Das hier anfallende Straßenwasser der Bundesstraße wird gesammelt und über eine Druckleitung aus dem Schutzgebiet heraus in das Absetzbecken bei Bau-km 0+600 geleitet. Insoweit wird das Schutzgebiet gegenüber dem jetzigen Zustand besser geschützt, da eine derartige Ableitung des Straßenabwassers bei der derzeitigen Trasse der Bundesstraße nicht vorgesehen ist.

Im Bereich des Wasserschutzgebietes hat der Bau der Straße entsprechend den „Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten“ zu erfolgen (vgl. § 3 Abs. 1 Nr. 5.1 der Wasserschutzgebietsverordnung und Ziffern A. 3.2.2.8 und A. 3.2.2.9 des Beschlusses).

#### 2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

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

Diese 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.

Gleiches gilt für die unter Ziffer A 4.2 des Beschlusses ausgesprochene Gestattung zum Aufstauen von Grundwasser. Da - bei Berücksichtigung des Schwankungsbereichs des Grundwassers - davon auszugehen ist, dass die Bodenplatte des geplanten Landschaftstunnels einen nicht nur unerheblichen Aufstau von Grundwasser bewirken wird, gilt auch diese Einwirkung als gestattungspflichtige Benutzung nach § 2 Abs. 1 i.V. mit § 3 Abs. 2 Nr. 1 WHG.

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 4.4 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.

#### 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 (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege)

betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen.

Für das Straßenbauvorhaben werden rund 6,4 ha Fläche neu überbaut. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, den 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.

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar. Auch die Existenzgefährdung einzelner Betriebe war hier nicht gegeben, vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 2.4.2.1.

Das landwirtschaftliche Wegenetz wird durch eine ausreichende Zahl von Kreuzungen und Ersatzwegen angepasst. Im Verfahren wurden, vor allem von Seiten der Landwirtschaft, zusätzliche bzw. geänderte Wegeverbindungen gefordert. Der Vorhabensträger ist dem durch die Änderungen in der 1. Tektur vom 30.07.2004 grundsätzlich nachgekommen.

Insgesamt wird damit die Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen südwestlich der neuen Umfahrung zwischen den Überführungen Schrammelweg und Kreutweg weiter verbessert.

### 2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

#### 2.3.8.1 Denkmalpflege

Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege (Landesamt) geht aufgrund der topografischen Lage davon aus, dass die Umgehungsstraße zahlreiche vor- und frühgeschichtliche Siedlungen und Gräber beschneidet. Da diesbezüglich bislang unzureichende Kenntnisse vorliegen, müssten vor Beginn der Arbeiten umfangreiche Prospektionen, also Begehungen, Befliegungen, Desondagen und großflächige Sondagen durchgeführt werden, um entscheiden zu können, wo und in welchem Umfang weitere Untersuchungen vor Beginn der Straßenbaumaßnahmen notwendig sind. Um dies zu ermöglichen, wurde in Ziffer A.3.1.6 eine möglichst frühzeitige Unterrichtung des Landesamtes vom Zeitpunkt des Baubeginns festgelegt. Das Straßenbauamt München hat im Übrigen auch selbst in Aussicht gestellt, das Landesamt sofort zu informieren, sobald die erforderlichen Flächen für die Ausbaumaßnahme zur Verfügung stehen und zu bitten, eventuell erforderliche Prospektionen durchzuführen, ggf. in Abstimmung mit dem Landesamt Humusabtragsarbeiten durchzuführen.

Weitergehende Auflagen wurden aus folgenden Gründen nicht angeordnet:

Zum einen handelt es sich bei den Aussagen des Landesamtes zum Vorhandensein von Bodendenkmälern im Planungsgebiet um sehr vage Angaben, so dass bereits zweifelhaft ist, ob man vorliegend von einer Vermutung, dass sich auf dem Grundstück Bodendenkmäler befinden, im Sinne von Art. 7 Abs. 1 des Bayerischen Denkmalschutzgesetzes (DSchG) ausgehen kann. Das Landesamt hat selbst zugestanden, dass seine Kenntnisse von diesen (vermuteten) Bodendenkmälern bisher unzureichend sind.

Das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 7 Abs. 1 Satz 1 DSchG unterstellt, überwiegt aber das öffentliche Interesse am Bau der Umfahrung von Puchheim die Belange des Denkmalschutzes. Wie oben bereits ausgeführt wurde, steht die Planrechtfertigung im Sinne eines Verkehrsbedürfnisses für den Bau der

Umfahrung fest. Die Untersuchung der verschiedenen Planungsvarianten und die Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile (siehe hierzu C.2.3.2) haben ergeben, dass den Belangen, die für die Umfahrung in der planfestgestellten Form sprechen, der Vorzug zu geben ist. Die Wahltrasse 2 und die Variante zur Wahltrasse 2 verlaufen beide auf einer Länge von etwa 600 m in der engeren Schutzzone (W II) des dortigen Wasserschutzgebietes, in der der Bau von Bundesfernstraßen nicht zulässig ist. Auf die oben dargelegten Ausführungen wird hierbei verwiesen. Eine etwaige Verschiebung der Trasse im südlichen Bereich hätte angesichts der unzureichenden Kenntnisse des Landesamtes vom Vorhandensein und damit auch von der Lage etwaiger Bodendenkmäler zu keinem anderen Ergebnis geführt.

Die Durchführung der Prospektionen selbst oder die Übernahme oder Beteiligung an deren Finanzierung wurden dem Vorhabensträger nicht zur Auflage gemacht. Das Bayerische Denkmalschutzgesetz enthält hierfür keine Rechtsgrundlage. Art. 8 Abs. 4 DSchG verpflichtet den Grundstückseigentümer oder sonst Berechtigten nur, entsprechende Grabungsmaßnahmen zu dulden, nicht jedoch, diese selbst durchzuführen. Im Übrigen greift diese Vorschrift erst ein, wenn tatsächlich Bodendenkmäler gefunden wurden.

Eine Rechtsgrundlage ergibt sich auch nicht aus dem Europäischen Übereinkommen zum Schutz des archäologischen Erbes vom 09.10.2002. Das angeführte Übereinkommen verpflichtet die Mitgliedsstaaten lediglich, entsprechende Maßnahmen, d. h. rechtliche Grundlagen zum Schutz archäologischer Funde zu treffen, und ist nicht unmittelbar anwendbar. Entsprechende Rechtsgrundlagen wurden bislang nicht geschaffen. Auch das Deutsche Zustimmungsgesetz (BGBl II 2002, S. 2709 ff.) normiert keine Verpflichtungen in diesem Sinne.

#### 2.3.8.2 Erholungsgebiete

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach eingewandt, dass sich mit der Planfeststellungstrasse Belastungen für verschiedene Erholungsgebiete ergeben würden. Zahlreiche wichtige Wegeverbindungen zum Erholungsgebiet am Parsberg würden mit der Planfeststellungstrasse durchtrennt. Durch Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes ergäben sich Gefährdungen für den Germeringer See.

Wie bereits unter den Ziffern C. 2.3.3.4 und C. 2.3.7 ausgeführt, wurden für abgetrennte Verbindungswege die Überführung des Schrammelweges sowie zusätzliche Querverbindungen im öffentlichen Wegenetz geschaffen. Eine wesentliche Verschlechterung der Erreichbarkeit des Erholungsgebietes am Parsberg sehen wir daher nicht. Die sich gegebenenfalls ergebenden Umwege halten wir für vertretbar. Der Vorhabensträger hat sich dennoch im Erörterungstermin vom 15.12.2003 dazu bereit erklärt zu prüfen, ob in Absprache mit der Gemeinde Puchheim im Bereich des Lärmschutzwalles ein zusätzlicher Fußgängerweg angelegt werden kann.

In Ziffer C. 2.3.6.1 wurden die Auswirkungen der Baumaßnahme auf den Wasserhaushalt bereits behandelt. Von einer spürbaren Verschlechterung des Wasserhaushaltes und damit einer Beeinträchtigung des Germeringer Sees gehen wir nicht aus. Das Entwässerungskonzept der Baumaßnahme wurde von den Fachbehörden geprüft. Einwände wurden von dieser Seite nicht erhoben; die von dort stammenden Auflagenvorschläge wurden in dieser Entscheidung aufgenommen.

Im Bereich des Germeringer Sees nähert sich die Trasse der Umfahrung bereits wieder der bestehenden Bundesstraße B 2 an. Aufgrund der Vorbelastung kann daher nicht von einer merklichen Verschlechterung der Lärmsituation ausgegangen werden.

### 2.3.8.3 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in Ziffer A. 3.1 wird verwiesen.

## 2.4 Private Einwendungen

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

#### 2.4.1.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 8,3 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 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.

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

Nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen sollte der Betriebsgewinn, also der Gesamtdeckungsbeitrag der landwirtschaftlichen Produktion zuzüglich der sonstigen Erträge der Landwirtschaft (überbetrieblicher Maschineneinsatz, Fördergelder) abzüglich der Festkosten, zuzüglich der Erträge aus Forst, nicht gewerblichen Nebenbetrieben, Pachten und Finanzvermögen, abzüglich der Aufwendungen für Forst, nicht gewerbliche Nebenbetriebe, Pachten, Fremdkapitalzinsen und abzüglich des Privataufwands der Familie eine Eigenkapitalbildung von ca. 7.500 €/Jahr ergeben. Kapitalerträge aus der Entschädigung werden nicht angerechnet. Die Höhe der notwendigen Eigenkapitalbildung ist von Betrieb zu Betrieb unterschiedlich. Von einem existenzfähigen Haupterwerbsbetrieb kann man bei den derzeitigen Preis-Kosten-Verhältnissen ab einer Eigenkapitalbildung von 7.500 € ausgehen. Sinkt die Eigenkapitalbildung wegen der straßenbaubedingten Eingriffe deutlich unter 7500 € ab, liegt ein Existenzverlust vor, der mit entsprechendem Gewicht in die Entscheidung einzustellen ist. Gerät die Eigenkapitalbildung an diese Schwelle, ist das Problem näher zu untersuchen und ggf. zu lösen.

Betriebe, die bereits vorher unter dieser Schwelle liegen, stellen als auslaufende Betriebe, Nebenerwerbsbetriebe o. ä. keine Existenz dar. Die Tatsache, dass die Einnahmen z. B. wegen besonderer Bescheidenheit bei den Privatentnahmen oder dem Verzicht auf Rücklagen und Investitionen längere Zeit für die derzeitigen Betriebsinhaber ausreichen, vermag an diesem am Betrieb orientierten Ergebnis nichts zu ändern. Bei Flächenverlusten von unter 5 % ist in der Regel davon

auszugehen, dass so geringe Flächenverluste einen gesunden landwirtschaftlichen Betrieb nicht gefährden.

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 Ziffer C 2.3.4.1 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. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

#### 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.

§ 8 a 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.

#### 2.4.2 Einzelne Einwender

##### 2.4.2.1 Eigentümer des Anwesens Fl. Nr. 1789 Gemarkung Germering

In Bezug auf das Anwesen Fl. Nr. 1789 Gemarkung Germering ist die Existenzgefährdung eines landwirtschaftlichen Betriebes geltend gemacht worden.

Der Betrieb bewirtschaftet eine Fläche von 12,74 ha, davon 6,26 ha als Eigentumsflächen. Entsprechend den Richtlinien des Bioverbandes wird der Betrieb ökologisch bewirtschaftet.

Das Grundstück Fl. Nr. 1789 Gemarkung Germering wird an dessen nördlichen Ende von der Straßentrasse durchtrennt. Direkt betroffen ist eine Fläche von dauerhaft 993 qm. Im südlichen Bereich verbleibt eine Fläche von 9795 qm. Die nördlich der Trasse verbleibende Restfläche umfasst 1113 qm.

Die benötigte Trassenfläche und die sich ergebende Restfläche führen zusammen zu einem Flächenverlust von 2106 qm. Lässt man hier außer Acht, dass im Rahmen

der Prüfung der Existenzgefährdung nach Ansicht der Rechtsprechung nur Eigentumsflächen und langfristig gepachtete Grundstücke zu berücksichtigen sind, so ergibt sich ein Flächenverlust des Betriebes von 1,65 % bezogen auf die gesamte Betriebsfläche. Die Abtretungsfläche bleibt damit deutlich unter der von der Rechtsprechung entwickelten Bagatellgrenze von 5 %. Unterhalb dieses Wertes wird davon ausgegangen, dass ein gesunder landwirtschaftlicher Betrieb den Flächenverlust durch Umstellungen im Bereich der Produktionstechnik und Organisation ausgleichen kann.

Selbst wenn man diese Bagatellgrenze außer Acht lässt, können wir keine Existenzgefährdung des Betriebes erkennen. Wie bereits oben unter Ziffer C. 2.4.1.1 ausgeführt, kann nur dann von der Existenzgefährdung eines Betriebes ausgegangen werden, wenn er vor dem Grundverlust als existenzfähig angesehen werden konnte. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Die für einen nachhaltigen Betrieb erforderliche Eigenkapitalbildung wird bereits bislang erheblich unterschritten. Der Betrieb ist schon im gegenwärtigen Zustand nicht existenzfähig.

Eine Existenzgefährdung konnte schließlich auch nicht aus der Tatsache hergeleitet werden, dass es sich vorliegend um einen auf ökologischen Anbau spezialisierten Betrieb handelt.

Untersuchungen beweisen, dass sich Abgase oder Schadstoffe, verursacht durch den Straßenverkehr, nur bedingt auf die der Straße angrenzenden Flächen auswirken. Wenn überhaupt, dann werden nur bis zu einem Abstand von 10m vom Fahrbahnrand minimale Belastungen festgestellt. Überdies gehört nach Auskunft der staatlichen Fachschule für Agrarwirtschaft Fürth, Fachrichtung Gemüsebau, Feldgemüse, das von dem Betrieb der Einwender zu einem großen Teil produziert wird, zu einer Pflanzenart, die erwiesenermaßen nicht oder nur sehr schwer Schadstoffe aufnimmt. Oberflächlich anhaftende Schadstoffe werden ohnehin beim üblichen Waschen vor dem Verzehr entfernt.

Wir verkennen nicht, dass die Straßenbaumaßnahme negative Auswirkungen auf die Vermarktung der Produkte des Betriebes haben könnte. Eine mögliche geringe Beeinträchtigung der Vermarktungschancen ist jedoch in Abwägung mit dem von dem Vorhaben bezweckten Planungsziel der Entlastung des Ortsbereichs von Puchheim im Hinblick auf die Lärm- und Abgassituation und die Erleichterung des Verkehrsflusses auf der Bundesstraße 2 neu hinzunehmen.

Gesetzliche Vorschriften, Richtlinien oder Empfehlungen, nach denen straßennahe Flächen nicht zulässige Anbauflächen eines Betriebs des biologischen Landbaus sein könnten, bestehen nicht. Auch seitens der Öko-Verbände sind einschlägige Vorschriften nicht bekannt.

#### 2.4.2.2 Sonstige private Einwendungen

Die sonstigen privaten Einwendungen wurden im Rahmen der allgemeinen Ausführungen behandelt. Hierauf wird verwiesen.

### 2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der Bundesstraße B 2, Umfahrung Puchheim 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 Bundesstraße B 2, Umfahrung Puchheim, ungünstiger beurteilt.

## **2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen nach FStrG erfolgen in einem eigenen Verfahren.

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 Bundesstraße B 2 Umfahrung Puchheim ist nach dem Fernstraßenausbaugesetz (BGBl 1993 I Seite 1873 I) vordringlicher Bedarf festgestellt. Eine Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat deshalb gemäß § 17 Abs. 6 a FStrG keine aufschiebende Wirkung.

## **4. Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des Bayerischen Kostengesetzes (KG). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Abs. 1 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 beim 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 öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung**

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen vorzunehmen sind - nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen in seinem verfügbaren Teil öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer 2 des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Puchheim und in der Stadt Germering zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt und ortsüblich bekannt gemacht. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Das gilt nicht für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gegen Empfangsbestätigung oder Postzustellungsurkunde individuell zugestellt worden ist.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern, Hausanschrift: Maximilianstraße 39, 80538 München, Postanschrift: Regierung von Oberbayern, 80534 München, angefordert werden. Darüber hinaus kann der Beschluss im Volltext spätestens ab dem Beginn der Auslegung auf der Homepage der Regierung von Oberbayern unter [www.regierung.oberbayern.de](http://www.regierung.oberbayern.de) abgerufen werden.

München, 30.11.2004  
Regierung von Oberbayern

Feichtlbauer  
Oberregierungsrätin