

Aktenzeichen: 225.5-43543 St 2088-001



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2088 München/Freimann - Oberföhring
Zweibahniger Ausbau des Föhringer Rings
Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+890
Str.-km 0,440 bis Str.-km 2,330**

München, 26.07.2004

Inhaltsverzeichnis

A Entscheidung

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	Denkmalschutz	9
3.3	Baubauablauf, Bauausführung	9
3.4	Ausbauquerschnitt.....	9
3.5	Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu den Erlaubnissen)	9
3.6	Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	10
3.7	Lärmschutz	11
3.8	Sonstige Nebenbestimmungen.....	12
4.	<u>Wasserrechtliche Erlaubnisse</u>	14
4.1	Gegenstand.....	14
4.2	Plan.....	14
4.3	Erlaubnisbedingungen und -auflagen	14
4.3.1	Rechtsvorschriften	14
4.3.2	Niederschlagswasserableitung	15
4.3.3	Entnahme und Einleitung von Grundwasser für die Herstellung der beiden Pfeilergründungen	15
5.	<u>Straßenrechtliche Verfügungen</u>	16
6.	<u>Entscheidungen über Einwendungen</u>	16
7.	<u>Kostenentscheidung</u>	16

B Sachverhalt

1.	<u>Beschreibung des Vorhabens</u>	17
2.	<u>Vorgängige Planungsstufen</u>	17
3.	<u>Ablauf des Planfeststellungsverfahrens</u>	18

C Entscheidungsgründe

1. <u>Verfahrensrechtliche Bewertung</u>	20
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	20
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	20
2. <u>Materiell-rechtliche Würdigung</u>	22
2.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	22
2.2 Planrechtfertigung	22
2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	23
2.3.1 Raumordnung, Landesplanung	23
2.3.2 Planungsvarianten	24
2.3.2.1 Darstellung der Varianten	24
2.3.2.2 Vergleich der Varianten	24
2.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.....	24
2.3.2.2.2 Flächenbedarf.....	24
2.3.2.2.3 Immissionsschutz, Natur- und Landschaftsschutz.....	24
2.3.2.2.4 Wirtschaftlichkeit.....	25
2.3.2.2.5 Sonstiges	25
2.3.2.2.6 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes.....	25
2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)	26
2.3.4 Immissionsschutz / Bodenschutz.....	27
2.3.4.1 Lärmschutz	27
2.3.4.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.	27
2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen.....	28
2.3.4.1.3 Lärmberechnung.....	28
2.3.4.1.4 Ergebnis.....	29
2.3.4.1.5 Entschädigung für Außenwohnbereich.....	34
2.3.4.2 Schadstoffbelastung	34
2.3.4.3 Bodenschutz	35
2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege	35
2.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang.....	35
2.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung).....	36
2.3.5.2.1 Eingriffsregelung.....	36
2.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	37

2.3.5.2.3	Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen	38
2.3.5.3	Erlaubnisse, Ausnahmen, Befreiungen.....	41
2.3.6	Gewässerschutz	41
2.3.6.1	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	41
2.3.6.2	Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse.....	41
2.3.7	Sonstige öffentliche Belange	42
2.3.7.1	Träger von Versorgungsleitungen.....	42
2.3.7.2	Verkehrliche Belange.....	43
2.3.7.3	Militärische Belange.....	43
2.3.7.4	Fischerei	43
2.3.7.5	Eisenbahnbetrieb	44
2.4	Private Einwendungen	44
2.4.1	Flächenverlust	44
2.4.2	Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen.....	45
2.4.3	Umwege.....	45
2.4.4	Wertminderung	45
2.5	Gesamtergebnis	46
2.6	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	46
3.	<u>Kostenentscheidung</u>	46
	<u>Rechtsbehelfsbelehrung</u>	46
	<u>Hinweis zur Auslegung des Plans</u>.....	47

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStMdl	Bayerisches Staatsministerium des Innern
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
Bek	Bekanntmachung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
DÖV	Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift

EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
1. EKrV	1. Eisenbahnkreuzungsverordnung
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
Flnr.	Flurstücksnummer
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PlafeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Verwaltungsvorschriften vom 18.09.1995 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-RL	Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27.06.1985 und Änderungsrichtlinie 1997
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.5-43543 St 2088-001

**Vollzug des BayStrWG;
St 2088 München/Freimann - Oberföhring
Zweibahniger Ausbau des Föhringer Rings
Bau-km 0+000 bis Bau-km 1+890
Str.-km 0,440 bis Str.-km 2,330**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den zweibahnigen Ausbau der Staatsstraße St 2088 zwischen München/Freimann und Oberföhring (Föhringer Ring) 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:

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	-
2	Übersichtskarte	1:25.000
3	Übersichtslageplan	1:5.000
4	Straßenquerschnitt	1:50
5.1 Bl. 1	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis Bau-km 0+000 bis 0+700	1:1.000
5.1 Bl. 2	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis Bau-km 0+700 bis 1+500	1:1.000
5.1 Bl. 3	Lageplan zum Bauwerksverzeichnis Bau-km 1+500 bis 1+890	1:1.000
5.2	Bauwerksverzeichnis	-
6.1	Höhenplan St 2088	1:2.000/200
6.2	Höhenplan St 2053	1:1.000/100

8.0	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Textteil mit Anhang	-
8.1 Bl. 1-3	Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan	1:1.000
8.2 Bl. 1-3	Lageplan der landschaftspflegerischen Maßnahmen	1:1.000
8.2 Bl. 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Maßnahmen im Außenbereich	1:25.000
9.1 Bl. 1	Grunderwerbsplan Bau-km 0+000 bis 0+700	1:1.000
9.1 Bl. 2	Grunderwerbsplan Bau-km 0+700 bis 1+500	1:1.000
9.1 Bl. 3	Grunderwerbsplan Bau-km 1+500 bis 1+890	1:1.000
9.1 Bl. 4	Grunderwerbsplan Ausgleichsfläche N2	1:5.000
9.2	Grunderwerbsverzeichnis	-
10.1	Ergebnis schalltechnischer Berechnungen	-
10.2 Bl. 1	Lageplan zum Schallschutz	1: 2.500

Die Planunterlagen tragen das Datum vom 15.10.2002. Die 1. Tektur vom 01.03.2004 wurde in die Unterlagen 8.2 Bl. 4, 9.1 Bl. 4 und Bl. 5, 10.1 und 10.2 eingearbeitet.

Die Unterlagen 7 Bl. 1-3 (Bauwerksskizzen), 10.2 Bl. 2 (Isophonenplan (Tag)) und 10.2 Bl. 3 (Isophonenplan (Nacht)) 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 Alcatel Contracting GmbH, der BT Ignite GmbH & Co., der COLT Telecom GmbH, der Deutschen Telekom AG, der E.ON Wasserkraft GmbH, der E.ON Netz GmbH TK-Service München, der Level 3 Communications GmbH und der Metromedia Fiber Network GmbH,

damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann. Hinsichtlich der Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG ist diesbezüglich eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten vorzusehen.

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

- 3.1.2 Der E.ON Bayern AG und der Stadtwerke München Versorgungs-GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Für die Nieder- und Mittelspannungsleitungen benötigt die Stadtwerke München Versorgungs-GmbH eine Planungszeit von mindestens 6 Monaten. Hinsichtlich der

Anpassungsarbeiten an den 110 kV-Kabeln und den LWL-Kabeln ist die Stadtwerke München Versorgungs-GmbH mindestens 12 Monate vor Baubeginn zu unterrichten.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Bayern AG und die Stadtwerke München Versorgungs-GmbH zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind.

3.1.3 Der Stadtwerke München Versorgungs-GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gas-, Wasser- und Fernwärmeleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. Insofern ist eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten vorzusehen.

3.1.4 Den Fischereiberechtigten der betroffenen Gewässer mindestens drei Wochen vor Baubeginn, damit diese die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

3.2 Denkmalschutz

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bodendenkmäler, die bei der Verwirklichung des Vorhabens zutage kommen, unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege zu melden sind.

3.3 Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung

Die Baustellenabwicklung darf nicht über die isarbegleitenden Wege von Unterföhring aus erfolgen.

3.3 Ausbauquerschnitt

Der Ausbauquerschnitt westlich der Isar (Dammlage) ist abweichend der Planunterlagen 4 und 5.2 wie folgt zu gestalten: Anstelle des begrünten Mittelstreifens mit Schutzplanken ist bei unveränderter Kronenbreite eine doppelseitige Betonschutzwand im Mittelstreifen zu errichten. Die außen liegenden Bankette erhalten eine Breite von 2,40 m. Die Lärmschutzwände verbleiben an der gleichen Stelle wie bisher.

3.5 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

3.5.1 Hinsichtlich der Verbreiterung der Brücken über den Garchinger Mühlbach, den Schwabinger Bach und den Eiskanal sind die Ergebnisse der noch durchzuführenden Aufschlussbohrungen, Ausführungen zu den geplanten Gründungen, Bauwerkspläne einschließlich der Gewässer im Grundriss und Schnitt für die Bauwerksverlängerungen sowie ggf. erforderliche Bauwasserhaltungen dem Wasserwirtschaftsamt München spätestens 4 Wochen vor Baubeginn vorzulegen. Die erforderliche wasserrechtliche Erlaubnis ist rechtzeitig bei der zuständigen Wasserrechtsbehörde zu beantragen.

3.5.2 Bei der Instandsetzung der Herzog-Heinrich-Brücke ist der Eintrag von wassergefährdenden und sonstigen Stoffen in die Isar, den Mittleren Isarkanal und die Anliegerbereiche auszuschließen. Sollte statt dem Trockenstrahlverfahren ein Nassstrahlverfahren zur Anwendung kommen, ist das Wasser zu entsorgen.

3.5.3 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baus haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist.

3.5.4 Grundwassermessstellen bzw. Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen den einzelnen Grundwasserstockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden sie wieder

aufgelassen, sind sie – wie auch Bohrungen – so zu verfüllen, dass die Funktion aller Trennschichten erhalten bleibt. Die ordnungsgemäße Herstellung bzw. Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.

- 3.5.5 Durch die Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Das Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein.
- 3.5.6 Beim Baugrubenaushub ist sorgfältig darauf zu achten, ob verunreinigtes Erdreich aus früheren Auffüllungen angetroffen wird. In diesem Fall ist die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, bzw. das Landratsamt München unverzüglich zu verständigen. Verunreinigtes Aushubmaterial ist gewässerunschädlich zu entsorgen oder zu verwerten. Weitere Auflagen hierzu bleiben vorbehalten.
- 3.5.7 Die Anlagen zur Lagerung und zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, bzw. dem Landratsamt München gemäß Art. 37 BayWG anzuzeigen.
- 3.5.8 Vor Bauausführung hat sich der Antragsteller über vorhandene Sparten (Strom, Gas, Wasser, Abwasser, Fernwärme, Telekommunikation usw.) und sonstige Anlagen (Brunnen, Sickerschächte, Tunnels usw.) rechtzeitig zu informieren. Es ist festzustellen, ob auf dem Baugrundstück bzw. auf den das Baufeld umgebenden Grundstücken unterirdische Lagerbehälter vorhanden sind (z. B. Erdtanks für Heizöl, Chemikalien etc.), die durch die Baumaßnahmen, z. B. durch das Einbringen von Injektionsankern, beschädigt werden könnten.
- 3.5.9 Nach Abschluss der Baumaßnahme (Gewässerkreuzung) ist eine Bauabnahme gemäß Art. 69 BayWG durchzuführen, zu der das Wasserwirtschaftsamt München zuzuziehen ist. Eine Bauabnahme ist nicht erforderlich, wenn die Bauoberleitung einem Beamten des höheren technischen Verwaltungsdienstes übertragen wurde.

3.6 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.6.1 Für die erforderliche Beseitigung von Hecken, Feldgehölzen o. ä. wird gemäß Art. 49 BayNatSchG 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.
- 3.6.2 Gemäß § 3 Abs. 2 der Gemeindeverordnung zum Schutzes von Landschaftsteilen in der Landeshauptstadt München (Landschaftsschutzverordnung) vom 09.10.1964 wird für den Neubau der Herzog-Heinrich-Brücke und den Baustelleneinrichtungs- und Baulagerplatz im Landschaftsschutzgebiet die Erlaubnis erteilt.
- 3.6.3 Für den Eingriff in Auwaldflächen wird von den Verboten des Art. 13 d Abs. 1 BayNatSchG gemäß Art. 13 d Abs. 2 S. 1 BayNatSchG eine Ausnahme zugelassen.
- 3.6.4 Die in der Planunterlagen 8.0 und 8.2 dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Straßenbaumaßnahme fertig gestellt sein. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Regierung ein Verzeichnis in aufbereiteter Form für das Ökoflächenkataster gemäß Art. 6 b Abs. 7 BayNatSchG zu übermitteln.
- 3.6.5 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.
- 3.6.6 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.
- 3.6.7 Ergänzend zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen S2 und S3 sind die Vegetationsbestände und Einzelbäume durch entsprechende Schutzvorkehrungen gemäß DIN 18920 und RAS-LP 4 zu sichern.

- 3.6.8 Die für die Ersatzmaßnahme N2 vorgesehene Fläche auf den Grundstücken Fl.Nrn. 3539, 3540 und 3541 der Gemarkung Ismaning ist gleichmäßig nach Süden um 1.280 m² zu vergrößern. Pflege und Unterhaltung obliegen dem Freistaat Bayern (Straßenbauverwaltung).
- 3.6.9 Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem Material entspricht, so sind die Aushubarbeiten in diesem Bereich einzustellen und die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, zur Abstimmung des weiteren Vorgehens zu informieren (Tel.: 089/233-20659, Fax: 089/233-21603). Verunreinigtes Erdreich ist in Abstimmung mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt zu entsorgen.
- 3.6.10 Bei Einsaat und Bepflanzung der Straßennebenflächen ist autochthones Saatgut zu verwenden.

3.7 Lärmschutz

3.7.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Belag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{StrO} von - 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Ziffer 4.4.1.1.3 der RLS-90 entspricht.

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

O. g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer folgender Anwesen:

Leinthalstraße 22, 24, 28, 30

Libellenstraße 1

Hortensienstraße 3

Begonienstraße 1, 2/2a

Sondermeierstraße 1

Münchner Straße 15, 16, 18, 20

Ringstraße 2/4, 3/5, 6/8, 7/9, 10/12, 11/13, 14/16, 15/17, 20a, 22/24, 35

Feringastrasse 7, 9, 11, 13, 15, 16

Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke ergeben sich jeweils aus der Planunterlage 10.1.

3.7.3 Die Eigentümer folgender Anwesen haben darüber hinaus ggf. gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen:

Leinthalstraße 22

Sondermeierstraße 1

Münchner Straße 15, 16, 18, 20

Ringstraße 2/4, 3/5, 7/9, 6/8, 10/12, 20a, 35

Feringastrasse 9, 11, 13, 15, 16

Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Taggrenzwertes liegt.

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

- Entschädigungspflichtig ist die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs. Der Bemessung der Entschädigung ist die VLärmSchR 97 (VkBl 97, S. 434), Ziff. XVI ff. mit der Maßgabe zugrunde zu legen, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 16.09.1993, DVBl. 94, S. 338).
- Da im Außenwohnbereich eine Nutzung regelmäßig nur am Tag stattfindet, ist der Berechnung der Entschädigung der Taggrenzwert zugrunde zu legen.
- Im Hinblick auf die jahreszeitlich eingeschränkte Wohnnutzung ist es sachgerecht, bei der Ermittlung des Entschädigungsbetrages davon auszugehen, dass lediglich während eines halben Jahres eine Nutzungsmöglichkeit des Außenwohnbereiches gegeben ist.

Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten, die sich aus der Unterlage 10.1 der festgestellten Pläne ergeben, tatsächlich Außenwohnbereiche, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum dauernden Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind in diesem Fall nachweislich auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

3.8.1 Private Belange

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.

3.8.2 Militärische Belange

Beim Ausbau des Föhringer Rings sind die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

3.8.3 Fischerei

3.8.3.1 Bei Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten.

3.8.3.2 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit zu vermeiden. Während der Schonzeit für die hier vorkommenden Fischarten ist hierauf besonders zu achten.

3.8.4 Eisenbahnbetrieb

3.8.4.1 Für Planungen in unmittelbarer Nähe der Bahnanlagen sind der DB Netz AG, Niederlassung Süd, detaillierte Pläne (Querschnitte) vorzulegen, aus denen die genaue Lage und Höhe der künftigen Bauten zur Gleisanlage hin ersichtlich sind.

3.8.4.2 Künftige notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und Unterhaltung des Eisenbahnbetriebs sind der Deutschen Bahn AG grundsätzlich zu gewähren, soweit dadurch der Verkehrsablauf auf dem Föhringer Ring nicht beeinträchtigt wird.

3.8.4.3 Zum Schutz vor den Gefahren, die von der 15 kV-Oberleitungsspannung ausgehen, sind grundsätzlich (besonders bei Bebauungen und Bepflanzungen) die

einschlägigen DIN-EN-VDE-Bestimmungen (DIN VDE 0105-100, DIN VDE 105 Teil 103 und DIN EN 50 122-1 VDE 0115 Teil 3) einzuhalten und zu beachten.

- 3.8.4.4 Die Unterlagen zur Ausführungsplanung sind vor Durchführung einzelner Maßnahmen der DB Services Immobilien GmbH, Niederlassung München, Arnulfstr. 27, 80335 München, zur Kenntnis zu geben.
- 3.8.4.5 Ein gewolltes oder ungewolltes Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahn ist auf Dauer in geeigneter Weise zu verhindern.
- 3.8.4.6 Sollte sich ein Kraneinsatz in der Nähe der Bahnanlagen ergeben wobei planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine Kranvereinbarung abzuschließen, welche – wenn die Bahnanlagen nicht mit Last überschwenkt werden – mind. 2 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Wenn das Überschwenken der Bahnanlagen mit Last nicht vermeidbar ist, muss der Antrag zur Kranaufstellung mind. 8 Wochen vor Kranaufstellungstermin bei der DB Netz AG eingehen. Generell ist ein maßstäblicher Lageplan (M 1:1.000) mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
- 3.8.4.7 Soweit sich im Rahmen der Erarbeitung der Bauausführungsplanung oder im Zuge der durchzuführenden Bauarbeiten die Notwendigkeit einer vorübergehenden oder dauerhaften Änderung von Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes (z. B. Gleis- und Oberleitungsanlagen, Signal-, Telekommunikations- und sonstige elektrotechnische Betriebsanlagen) ergeben, ist das Eisenbahnbundesamt frühzeitig davon zu unterrichten.
- 3.8.5 Rettungs- und Feuerwehrezufahrten
Während der Baumaßnahme sind Rettungs- und Feuerwehrezufahrten zu gewährleisten.
- 3.8.6 Kabel der E.ON Netz GmbH
Zur Ortung der Fernmelde- und Signalkabel der E.ON Netz GmbH ist zwei Wochen vor Beginn der Baumaßnahme ein Termin mit der E.ON Netz GmbH (Tel.: 089/1254-2398) zu vereinbaren.
- 3.8.7 Leitungen der Metromedia Fiber Network GmbH (MFN)
- 3.8.7.1 Schächte müssen während der Bauzeit jederzeit zugänglich sein.
- 3.8.7.2 Leitungen sind nach den Vorgaben von MFN zu sichern.
- 3.8.7.3 Die MFN-Anweisung zum Schutz unterirdischer Glasfaserversorgungsanlagen ist zu beachten.
- 3.8.8 E.ON Wasserkraft GmbH
- 3.8.8.1 Die Konstruktionsunterkante der neuen Brücke muss das in den Plänen dargestellte Freibordmaß von 3 m zum höchsten Betriebswasserspiegel mindestens einhalten, um die gefahrlose Durchfahrt der Arbeitsschiffe zu gewährleisten. Der höchste Betriebswasserspiegel liegt bei NN +499,75 m (neues Höhensystem).
- 3.8.8.2 Die Herstellung des Brückenpfeilers im linken Stauhaltungsdamm hat so zu erfolgen, dass die Sicherheit der Kanalanlage zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt wird; entsprechende Nachweise sind zu führen und durch einen zugelassenen Prüfstatiker prüfen zu lassen.
- 3.8.8.3 Die Breite der Durchgänge zwischen Widerlager und Böschungskante rechtsseitig des Kanals muss mindestens 2,10 m betragen. Linksseitig des Kanals, zwischen Pfeiler und Böschungskante, muss die Durchgangsbreite mindestens 2,75 m (Lichtraumabmessungen der bestehenden Brücke) betragen, um weiterhin die Begehung der Kabelanlage zu ermöglichen.

- 3.8.8.4 Bei der Bauausführung sind die Hangentwässerungsleitung östlich des Kanals und die beiden Nachrichtenkabel westlich des Kanals zu sichern.
- 3.8.9 Kabelanlagen der COLT Telecom GmbH
- 3.8.9.1 Der Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebs ist zu gewährleisten.
- 3.8.9.2 Im Falle einer Umlegung bzw. Verlegung des Glasfaserkabels ist die COLT Telecom GmbH 1 Monat vor Baubeginn zu benachrichtigen. Die Umlegung des Glasfaserkabels darf nur durch das Personal der COLT Telecom GmbH erfolgen.
- 3.8.9.3 Die Hinweise der COLT Telecom GmbH zum Schutze unterirdischer Glasfaser-Versorgungsanlagen sind einzuhalten.
- 3.8.9.4 Die Schächte der COLT Telecom GmbH müssen jederzeit zugänglich sein.
- 3.8.10 Leitungsbestand der BT Ignite GmbH & Co
- 3.8.10.1 Die Durchführung der Arbeiten sind, insbesondere hinsichtlich der Lage des Leitungsbestandes, vor Baubeginn mit der BT Ignite GmbH & Co abzustimmen.
- 3.8.10.2 Die Sicherheit des Anlagenbetriebs ist zu gewährleisten. Gegebenenfalls ist eine provisorische Ersatzleitungsanlage zu errichten.
- 3.8.10.3 Alle Schächte der Kabelanlage müssen während der Bauzeit jederzeit zugänglich sein.
- 3.8.10.4 Die Kabelschutzanweisung der BT Ignite GmbH & Co ist zu beachten.
- 3.8.11 Kabelanlagen der Level 3 Communications GmbH
- 3.8.11.1 Es ist sicherzustellen, dass der Betrieb der Leitungen während der Bauzeit möglich ist und nur zum Zweck des Leitungsschwenks in die neue Trasse unterbrochen wird; der zeitliche Rahmen ist dabei so kurz wie möglich zu gestalten.
- 3.8.11.2 Die Hinweise zum Schutz unterirdischer Glasfaserversorgungsanlagen sind zu beachten.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand

- 4.1.1 Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung – wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die gehobene Erlaubnis (Art. 16 BayWG, § 7 WHG) für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 5 WHG durch das Versickern von gesammeltem Niederschlagswasser erteilt.
- 4.1.2 Dem Freistaat Bayern – Straßenbauverwaltung – wird nach Maßgabe der hier festgesetzten Auflagen die beschränkte Erlaubnis (Art. 17 BayWG) für die Entnahme und das Einleiten von Grundwasser (§ 3 Abs. 1 Nr. 4, 6 WHG) bei der Herstellung des Brückenbauwerks über die Isar und den Mittleren Isarkanal während der Bauzeit erteilt.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die festgestellten Planunterlagen zugrunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

4.3.1 Rechtsvorschriften

Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hiernach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

4.3.2 Niederschlagswasserableitung

- 4.3.2.1 Die Anlagen zur Regenwasserbeseitigung sind entsprechend den Regeln der Technik (z. B. ATV-DVWK-Regelwerk A 138 und M 153) auszuführen.
- 4.3.2.2 In die Anlage darf nur Regenwasser eingeleitet werden. Eine Einleitung von Abwässern (z. B. Reinigungswässer aus Unterführungsbauwerken) ist nicht zulässig.
- 4.3.2.3 Durch verunreinigte Bodenzonen darf nicht versickert werden. Ggf. ist verunreinigtes Material vor Herstellung von Versickerungsanlagen zu beseitigen oder auszutauschen.
- 4.3.2.4 Im Absetzbecken ist eine Tauchwand zur Rückhaltung von Leichtstoffen anzuordnen.
- 4.3.2.5 Ein Grundriss- und Schnittplan des Absetz- und Sickerbeckens mit Notüberlauf zum Schwabinger Bach, sowie einen Regelplan für die Absetz- und Prüfschächte müssen dem Wasserwirtschaftsamt München spätestens 4 Wochen vor Baubeginn vorgelegt werden.
- 4.3.2.6 Das bei der zu sanierenden Brücke anfallende Oberflächenwasser ist in einer Sickermulde nördlich des westlichen Widerlagers durch eine belebte Oberbodenschicht zu versickern. Pläne für die Entwässerung sind dem Wasserwirtschaftsamt München spätestens 4 Wochen vor Baubeginn vorzulegen.
- 4.3.2.7 Die Entwässerungseinrichtungen sind regelmäßig auf Betriebsfähigkeit und Betriebssicherheit zu überprüfen. Die Unterhaltung der gesamten Straßenentwässerungseinrichtungen obliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Unterhaltung der Gewässer richtet sich nach dem jeweilig geltenden Wasserrecht, d. h. dem Straßenbaulastträger obliegt derzeit die Unterhaltung insoweit, als es durch die Wasserbenutzungsanlagen bedingt ist.
- 4.3.2.8 Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.
- 4.3.2.9 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc., verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlagen in die Vorflut gelangt, sind die Fischereiberechtigten unverzüglich zu verständigen.
- 4.3.3 Entnahme und Einleitung von Grundwasser für die Herstellung der beiden Pfeilergründungen
 - 4.3.3.1 Die Spundwandoberkante ist auf die Wasserstandshöhe des 20-jährigen Hochwassers (Pfungsthochwasser 1999 = 494,84 m ü NN) anzuordnen.
 - 4.3.3.2 Die Grundwasserentnahme und -einleitung ist nur für die Zeit der Bauausführung gestattet und auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken.
 - 4.3.3.3 Die Erlaubnis gilt für das zutage Fördern und Wiedereinleiten des anstehenden Grundwassers und des anfallenden Niederschlagswassers. Das sind nach Angaben des Antragstellers bei mittleren Grundwasserständen etwa 5 l/s und etwa 52.000 m³ insgesamt.
 - 4.3.3.4 Beginn und Beendigung der Baumaßnahme und voraussichtlicher Beginn der Wasserhaltung sind dem Wasserwirtschaftsamt München umgehend, spätestens jedoch eine Woche nach Beginn bzw. Beendigung schriftlich anzuzeigen.
 - 4.3.3.5 Von dem bei der Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind die jeweils gemessenen Mengen, Förderzeiten und Förderstellen aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind zusammenzufassen und nach Abschluss der Bauarbeiten dem

Wasserwirtschaftsamt München zusammen mit der Baubeendigungsanzeige vorzulegen.

- 4.3.3.6 Das in die Isar eingeleitete Grund- und Niederschlagswasser darf keine Trübungen aufweisen. Der Gehalt an mineralischen, absetzbaren Stoffen (im Imhoff-Trichter nach 30 Minuten) darf 0,5 ml/l nicht überschreiten. Dieser Wert ist durch entsprechende technische Einrichtungen (Absetz- und Beruhigungsbecken mit genügend langer Verweildauer) sicherzustellen.

5. Straßenrechtliche Verfügungen

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. Die Farbgestaltung entspricht der in Anlage 4 zur VollzBek-BayStrWG. 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. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden ggf. gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Staatsstraße St 2088 stellt eine bedeutende Tangentialverbindung außerhalb des Mittleren Rings im Norden der Landeshauptstadt München dar. Im Abschnitt Föhringer Ring werden drei Radialen tangential verbunden, und zwar die BAB A 9, die St 2053 und die Kreisstraße M 3.

Das planfestgestellte Vorhaben umfasst den zweibahnigen Ausbau des Föhringer Rings (St 2088) zwischen Bau-km 0+000 bis 1+890 bzw. Str.-km 0,440 bis 2,330. Zwischen Bau-km 0+000 und 1+173 liegt die Baustrecke im Stadtbereich der Landeshauptstadt München, von Bau-km 1+173 bis 1+890 befindet sie sich im Gemeindebereich von Unterföhring, Landkreis München.

Der gewählte Querschnitt entspricht dem Regelquerschnitt RQ 20 für zweibahnige Straßen gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte, RAS-Q 96. Die beiden Richtungsfahrbahnen weisen westlich der Herzog-Heinrich-Brücke eine Breite von 7,30 m auf. Im Mittelstreifen wird eine doppelseitige Betonschutzwand errichtet. Die außen liegenden Bankette erhalten eine Breite von 2,40 m (vgl. Auflage unter Ziff. A 3.3). Östlich der Isar beträgt die Fahrbahnbreite 7,50 m. Zusätzlich notwendige Abbiege- und Beschleunigungsspuren erhalten eine Breite von 3,25 m. Bis zur Überführung der St 2053 wird ein 3,20 m breiter begrünter Mittelstreifen angelegt, der bis zum Bauende auf die Bestandsbreite von 3 m verzogen wird.

Die bestehenden Rampen des höhengleichen Anschlusses der St 2053 an die St 2088 werden an die neuen Verhältnisse baulich angepasst. Der Geh- und Radweg entlang der St 2053 wird unmittelbar an den ostseitigen Fahrbahnrand der St 2053 verlegt und in das Kreuzungsbauwerk über den Föhringer Ring einbezogen. Es ist vorgesehen, die bestehende Überführung der St 2053 abzurechen und als Zweifeldbauwerk neu zu errichten.

Im Zuge des zweibahnigen Ausbaus des Föhringer Rings ist die Verbreiterung der Mühlbachbrücke, der Brücke über den Schwabinger Bach, der Eiskanalbrücke sowie der Unterführung der Sondermeierstraße erforderlich. Für die neue Fahrbahn in Richtung Oberföhring wird ein neues Brückenbauwerk über die Isar und den Mittleren Isarkanal errichtet. Die bestehende Herzog-Heinrich-Brücke in Fahrtrichtung Freimann wird saniert.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Ausbauplan für Staatsstraßen

Der zweibahnige Ausbau des Föhringer Rings ist im 6. Ausbauplan für Staatsstraßen 2001 als Maßnahme der ersten Dringlichkeit enthalten.

2.2 Raumordnung / Landesplanung

Zur Verbesserung der Erschließung der neuen Messe München-Riem und der Messestadt Riem soll als Auflage aus dem mit landesplanerischer Beurteilung vom 27.11.1989 abgeschlossenen Raumordnungsverfahren zur „Nachfolgenutzung des Flughafens München-Riem“ (Messe und Messestadt) eine leistungsfähige tangentiale Straßenverbindung zwischen Mittlerem Ring und Autobahnring geschaffen werden. Zur Realisierung dieser Tangentialverbindung ist nach den Ergebnissen der Verkehrsgutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak der zweibahnige Ausbau des Föhringer Rings neben dem Bau der Nord-Ost-Verbindung (St 2588) zwingend erforderlich.

Die im Raumordnungsverfahren für die Nord-Ost-Verbindung erfolgte positive Beurteilung der Wahltrassen 1 und 2 ist mit der Maßgabe verbunden, dass der Föhringer Ring mit Herzog-Heinrich-Brücke so bald wie möglich zweibahnig auszubauen ist.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 25.10.2002 beantragte das Straßenbauamt München, für den 4-streifigen Ausbau der Staatsstraße St 2088 (Föhringer Ring) das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 22.11.2002 bis 23.12.2002 bei der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Unterföhring nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der jeweiligen Kommune oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 07.01.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Landeshauptstadt München
- Gemeinde Unterföhring
- Landratsamt München
- Wasserwirtschaftsamt München
- Polizeipräsidium München
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bezirk Oberbayern – Fachberatung für Fischerei
- Bayerisches Geologisches Landesamt
- Wehrbereichsverwaltung Süd, Außenstelle München
- Eisenbahnbundesamt
- Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Staatliches Vermessungsamt München
- Regierung von Oberbayern, SG 801 – Höhere Landesplanungsbehörde
- Regierung von Oberbayern, SG 830 – Höhere Naturschutzbehörde
- Global Metro Networks GmbH, jetzt: Kabelfernsehen München
- E.ON Netz GmbH TK-Service München
- Metromedia Fiber Network GmbH
- E.ON Bayern AG
- DB Netz AG
- Level 3 Communications GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH
- E.ON Wasserkraft GmbH
- Deutsche Telekom AG
- Stadtwerke München Versorgungs-GmbH

- DB Telematik GmbH
- DB Energie GmbH
- Colt Telecom GmbH
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Alcatel Contracting GmbH
- BT Ignite GmbH & Co
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Bund Naturschutz Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 08.10.2003 im Rathaus der Gemeinde Unterföhring 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.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen erstellte das Straßenbauamt München die Tektur vom 01.03.2004. Sie beinhaltet die Festsetzung der Ersatzfläche N2 in den nördlichen Teilen der Grundstücke mit den Fl.Nrn. 3539, 3540 und 3541 der Gemarkung Ismaning. Des Weiteren hat sich die Bebauungssituation an der Libellenstraße dahingehend verändert, dass das Gebäude Libellenstraße 3 durch das Gebäude Libellenstraße 1 ersetzt wurde. Hierzu wurden die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen sowie der Lageplan zum Schallschutz tektiert.

Zur Tektur haben wir mit Schreiben vom 23.03.2004 die Landeshauptstadt München sowie den Bund Naturschutz in Bayern e.V. angehört (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG), da deren Belange durch die Planänderung berührt werden. Eine erneute Auslegung der tektierten Planunterlagen war nicht erforderlich. Von der Durchführung eines Erörterungstermins haben wir abgesehen, da hinsichtlich der eingegangenen Stellungnahmen kein Erörterungsbedarf bestand.

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 BayStrWG und Art. 3 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde für das Anhörungsverfahren und die Planfeststellung.

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich 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.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Das UVPG sieht für den Bau einer Staatsstraße keine UVP vor, sondern nur für Bundesfernstraßen. Auch die UVP-RL der Europäischen Union in der Fassung vom 03.03.1997 verlangt obligatorisch eine UVP nur für Autobahnen und Schnellstraßen (Art. 4 Abs. 1 i.V.m. Anhang I, Nr. 7). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem vorgesehenen Bauvorhaben nicht.

Für andere Straßen fordert die UVP-RL (Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Anhang II, Nr. 10 d) eine Auswahl der Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 3 i.V.m. Anhang III. Schwellenwerte bzw. Kriterien ergeben sich aus Art. 37 BayStrWG. Bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

- I. vier- oder mehrstreifige Straßen gebaut oder bestehende Straßen zu vier- oder mehrstreifigen Straßen ausgebaut oder verlegt werden, soweit der neu gebaute, ausgebaut oder verlegte Straßenabschnitt
 - a) eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist oder
 - b) eine durchgehende Länge von mindestens 5 km aufweist und auf einer Länge von mehr als 5 v. H. Biotope (Art. 13 d Bayerisches Naturschutzgesetz - BayNatSchG -) mit einer Fläche von mehr als 1 ha, gemäß der Richtlinie 92/43/EWG oder der Richtlinie 79/409/EWG ausgewiesene Schutzgebiete, Nationalparke (Art. 8 BayNatSchG) oder Naturschutzgebiete (Art. 7 BayNatSchG) durchschneidet oder
- II. ein-, zwei- oder dreistreifige Straßen gebaut werden, soweit der neu gebaute Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist

und auf einer Länge von mehr als 5 v. H. Gebiete oder Biotop nach Nr. I. Buchst. b) durchschneidet oder

- III. soweit nicht bereits von Nr. I. erfasst, wenn Straßen durch Anbau mindestens eines weiteren Fahrstreifens auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km geändert werden und der zu ändernde Straßenabschnitt auf einer Länge von mehr als 5 v. H. Gebiete oder Biotop nach Nr. I. Buchst. b) durchschneidet.

Auch diese Voraussetzungen sind bei der vorliegenden Maßnahme nicht erfüllt; eine gesonderte UVP war nicht durchzuführen. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

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 Planungsziel

Nach Art. 9 BayStrWG sind Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten.

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

Mit einer derzeitigen Verkehrsbelastung von ca. 56.900 Kfz/24 h ist die Leistungsfähigkeit des zweispurigen Querschnitts des Föhringer Rings bereits heute deutlich überschritten. Für das Jahr 2015 wird von Prof. Dr.-Ing. Kurzak ein Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 85.000 Kfz/24 h prognostiziert. Ziel der Planung ist es, den Verkehrsfluss zu verbessern und die Sicherheit und Leichtigkeit der heute auf dem Föhringer Ring fließenden und der bis zum Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmengen zu gewährleisten. Des Weiteren trägt der Ausbau des Föhringer Rings als integraler Bestandteil einer tangentialen Verbindung von der A 9 zur A 94 wesentlich zur Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Messestadt bei.

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. Als alternatives Verkehrskonzept wurde vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. eine tangentiale ÖPNV-Anbindung, z. B. in Form einer Stadtbahn, angeregt. Diese Einwendung ist jedoch nicht projektbezogen. Sie verkennt den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme. Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die künftige Verkehrspolitik geführt werden.

2.2.2 Derzeitige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Das derzeit hohe Verkehrsaufkommen kann bereits heute kaum von dem vorhandenen einbahnigen, zweistreifigen Straßenquerschnitt mit einer Breite von 11 m bewältigt werden.

Vor allem in Richtung Westen bilden sich nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten täglich Stauungen. Auch das angrenzende Straßennetz wird infolge dieser Stauungen ebenfalls überdurchschnittlich stark belastet. So staut sich der Verkehr bei hohem Verkehrsaufkommen auf dem Föhringer Ring im Kreuzungsbereich der St 2088 und St 2053 über die Zufahrtsrampen hinaus bis auf die St 2053 mit der Folge von Behinderungen im Verkehrsfluss.

Die überbreiten Fahrstreifen auf dem Föhringer Ring verleiten häufig zu risikvollen Überholmanövern, wodurch die erforderliche Sicherheit für den Verkehrsablauf

oftmals nicht mehr gewährleistet ist. Darüber hinaus beeinträchtigen die Stauungen durch zusätzliche Abgas- und Lärmemissionen die unmittelbar angrenzenden Naherholungsgebiete Hirschau und den Englischen Garten sowie die angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete der Gemeinde Unterföhring.

Die St 2053 (Münchner Straße) in Unterföhring ist höhenfrei über zwei westlich der Staatsstraße vorhandene Rampen an den Föhringer Ring angeschlossen. Die Einfahrt über die Rampen in den Ring ist vor allem in den Hauptverkehrszeiten schwierig, weil die Zeitlücken auf dem Ring sehr gering sind und die Rampen ohne Beschleunigungstreifen angeschlossen sind. Dies führt zu Rückstau auf den Rampen mit der Folge von Behinderungen des Verkehrs auf der Münchner Straße.

Unmittelbar nordwestlich des Anschlusses der Kreisstraße M 3 an den Föhringer Ring wird der vom Effnerplatz ankommende zweibahnige Querschnitt auf eine Fahrbahn reduziert, wodurch im Bereich des Zusammenfließens der starken Verkehrsströme aus dem Effnering und der M 3 erhebliche Störungen im Verkehrsablauf mit hohem Gefahrenpotenzial zu beobachten sind.

2.2.3 Zukünftige Straßen- und Verkehrsverhältnisse

Mit dem Ausbau des Föhringer Rings auf zwei Richtungsfahrbahnen mit baulicher Mitteltrennung (Mittelstreifen) wird den Erfordernissen aus dem Verkehrsaufkommen Rechnung getragen.

In den Überleitungsbereichen des Föhringer Rings zur A 9 bzw. zum Frankfurter Ring begünstigt eine nunmehr mögliche Vorsortierung künftig einen störungsfreien Verkehrsablauf. Von der A 9 und dem Frankfurter Ring in den Föhringer Ring einfahrend wird in Fahrtrichtung Osten jeder Einfahrtrichtung ein Fahrstreifen angeboten (Spuraddition). Die Notwendigkeit zur Verflechtung der Verkehrsströme unmittelbar bei der Einfahrt aus den Rampen in den Föhringer Ring entfällt somit und beschleunigt den Abfluss aus den Rampen.

Die Herzog-Heinrich-Brücke über die Isar und den Isarkanal wird auf der Südseite durch den Neubau eines zweiten Brückenbauwerks für die südliche Richtungsfahrbahn erweitert. Im Zuge des Gesamtbauvorhabens wird das bestehende Bauwerk entsprechend der verkehrlichen Anforderung saniert.

Die Einfeldüberführung der St 2053 über den bestehenden Föhringer Ring wird durch ein neues zweifeldriges Überführungsbauwerk ersetzt, welches gleichzeitig den bisher gesondert durch ein Brückenbauwerk über den Föhringer Ring überführten Geh- und Radweg aufnimmt. Die bestehende Geh- und Radwegüberführung wird abgebaut.

Die Rampen des höhenfreien Anschlusses der St 2053 erhalten Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren, so dass die Ein- und Ausfahrtvorgänge erleichtert werden. Zwischen dem Anschluss der St 2053 und dem Anschluss der Kreisstraße M 3 werden die Beschleunigungs- und Ausfahrspuren zu durchgehenden Randfahrstreifen zusammengebunden, die dann am Anschluss der M 3 addiert bzw. subtrahiert werden. Die in diesem Abschnitt erforderlichen Verflechtungen werden erleichtert, ein stetiger Verkehrsablauf wird damit begünstigt.

2.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.3.1 Raumordnung, Landesplanung

Der zweibahnige Ausbau des Föhringer Rings entspricht, wie oben gezeigt, den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung. Aus Sicht der Höheren Landesplanungsbehörde bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben. Für den Ausbau des Föhringer Rings bedurfte es nicht der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, da das Vorhaben weder in der

Raumordnungsverordnung vom 13.12.1990 (BGBl. I S. 2766) enthalten ist, noch erhebliche überörtliche Raumbedeutsamkeit aufweist (Art. 23 Abs. 1 BayLplG).

2.3.2 Planungsvarianten

Folgende vom Vorhabensträger untersuchte Vorhabensalternativen westlich der Isar wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

2.3.2.1 Darstellung der Varianten

- Einseitige nördliche Verbreiterung

Die bestehende 11 m breite Fahrbahn wird nach Norden um 6 m verbreitert. Die nördliche Böschung weist einen Böschungswinkel von 1:1,5 auf. Der Böschungswinkel im Süden beträgt 1:2.

- Einseitige südliche Verbreiterung

Die bestehende 11 m breite Fahrbahn wird nach Süden um 6 m verbreitert. Es schließt sich im Süden eine Böschung mit einem Winkel von 1:1,5 an. Nördlich der Fahrbahn beträgt der Böschungswinkel 1:2.

- Beidseitige Verbreiterung

Die bestehende 11 m breite Fahrbahn wird nördlich und südlich um jeweils 3 m verbreitert. Hierzu werden in die Böschungen beidseits der Fahrbahn Bohrfahlwände eingebracht (vgl. Skizze im Erläuterungsbericht, S. 9).

Östlich der Isar kommt lediglich ein Anbau auf der Südseite der bestehenden Trasse in Betracht. Ein nördlicher auch nur teilweiser Anbau ist wegen eines unmittelbar neben der Verkehrsfläche liegenden großräumigen Rückhaltebeckens der Stadtentwässerung der Landeshauptstadt München sowie wegen des Betriebsgeländes des Heizkraftwerkes München-Nord auszuschließen.

Wie aus den oben dargelegten Gründen bereits ersichtlich, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den zweibahnigen Ausbau des Föhringer Ringes den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten

2.3.2.2.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Die einzelnen Varianten werden dem Planungsziel, den Verkehrsfluss zu verbessern sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, gleichermaßen gerecht.

2.3.2.2.2 Flächenbedarf

Bei der nördlichen Verbreiterung ist der Flächenbedarf mit 9.240 m² am größten. Deutlich niedriger fällt demgegenüber der Umfang der neu in Anspruch zu nehmenden Flächen bei der beidseitigen Verbreiterung aus (6.960 m²). Bei der südlichen Verbreiterung beträgt der Flächenbedarf 8.130 m².

2.3.2.2.3 Immissionsschutz, Natur- und Landschaftsschutz

Die nördliche Verbreiterung der Fahrbahn bündelt die auftretenden Belastungen in einem jetzt schon hoch vorbelasteten, abgeriegelten Raum mit mehreren Verkehrswegen (Leinthalstraße und Güterbahnlinie). Das Heranrücken der Fahrbahnen weist zwar für die Wohnbebauung nördlich des Föhringer Rings unter Immissionsschutzgesichtspunkten zunächst Nachteile auf. Durch die vorgesehenen Lärmschutzanlagen ergeben sich jedoch gegenüber der gegenwärtigen Situation insofern erhebliche Verbesserungen; bei einem Vergleich der zukünftigen

Schallschutzsituation im Jahre 2015 mit / ohne Schallschutzmaßnahmen wurden im Bereich der Leinthalstraße um bis zu 10,6 dB(A) niedrigere Beurteilungspegel errechnet.

Die südliche Verbreiterung greift in die denkmalgeschützte Gaststätte Aumeister sowie in den Englischen Garten mit seinen Grün- und Freiflächen ein. Betroffen sind damit besonders wertvolle, erholungsrelevante Räume und deren Infrastruktur (Wegenetz, Ruhemöglichkeiten). Gerade die Gaststätte Aumeister mit ihrem Biergarten hat eine sehr hohe Bedeutung für die siedlungsnahe Erholung der städtischen Bevölkerung. Eine südliche Verbreiterung würde zudem den derzeitigen Belastungskorridor verbreitern.

Die beidseitige Verbreiterung mittels Bohrpfahlwänden beeinträchtigt sowohl die nördliche als auch die südliche Böschung in nicht unerheblichem Maß. Besonders nachteilig erweist sich der hohe Grad der Neuversiegelung. Diese ist bedingt durch das Fehlen der Bankette und der erforderlichen Unterhaltswegen entlang der Bohrpfahlwände gegenüber der einseitigen nördlichen Verbreiterung mit ca. 18.400 m² um etwa 40 % höher. Zusätzlich sind mit der beidseitigen Verbreiterung auch Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion auf der Südseite (Gaststätte Aumeister, Englischer Garten) verbunden. Gegenüber der nördlichen und südlichen Verbreiterung ist andererseits der Verlust von Auwald, auwaldähnlicher Bestände sowie flächiger Gehölze etwa um 30 % geringer.

2.3.2.2.4 Wirtschaftlichkeit

Für die nördliche Verbreiterung sind ca. 14,6 Mio. € zu veranschlagen. Die beidseitige Verbreiterung ist demgegenüber mit ca. 16,4 Mio. € deutlich teurer. Die südliche Verbreiterung kostet ca. 15,1 Mio. €.

2.3.2.2.5 Sonstiges

Gegenüber den beiden Varianten ist der beidseitige Ausbau aus wasserwirtschaftlicher Sicht ungünstiger zu bewerten, da eine breitflächige Versickerung des Straßenoberflächenwassers über Bankett und die Böschung durch die mit der Trogbauweise verbundene Fassung des Wassers nicht mehr möglich ist.

Ebenso weist die beidseitige Verbreiterung aus Sicherheitsaspekten im Katastrophenfall folgenden erheblichen Nachteil auf: Bei einem Unfall können Verkehrsteilnehmer sich bei der einseitigen Verbreiterung durch Überspringen der Schutzplanken schnell in Sicherheit bringen. Hingegen stellt die beidseitige Verbreiterung ein geschlossenes System dar, das im Katastrophenfall quasi als Falle wirkt, weil die Bohrpfahlwände aufgrund des dahinter liegenden Höhenunterschiedes von ca. 3 m ein schwerwiegendes Hindernis darstellen.

Aus baubetrieblicher Sicht stellt die beidseitige Verbreiterung die ungünstigste Variante dar, da hier häufige Änderungen der Verkehrsführung während der Bauzeit notwendig sind.

2.3.2.2.6 Gesamtbewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Unter Berücksichtigung der ökologischen, wasserwirtschaftlichen, baubetrieblichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte sowie auch vor dem Hintergrund des Sicherheitsaspektes im Katastrophenfall wurde für die Planung westlich der Isar die nördliche Verbreiterung gewählt. Durch die Bündelung der Beeinträchtigungen mit den bereits bestehenden Verkehrsstrukturen kann dem Minimierungsgebot des BayNatSchG am besten Rechnung getragen werden. Darüber hinaus stellt sich der nordseitige Ausbau westlich der Isar als kostengünstigste Lösung mit den geringsten Eingriffen in den Englischen Garten dar. Hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben sich bei den dargestellten Varianten im Ergebnis keine Unterschiede, so dass dieser Aspekt nicht entscheidungserheblich ist. Durch entsprechende Anpassung der

zusätzlichen aktiven Lärmschutzanlagen kann in allen Fällen der gesetzlich vorgeschriebene Lärmschutz erreicht werden. Die südliche und beidseitige Verbreiterung weisen gravierende oder zumindest vermeidbare Nachteile auf, denen keine ins Gewicht fallende Vorteile gegenüberstehen. Dem etwas geringeren Flächenbedarf beim südlichen und beidseitigen Ausbau stehen höhere Kosten sowie schwerwiegende Eingriffe in den Englischen Garten gegenüber. Die beidseitige Verbreiterung weist überdies die o. g. wasserwirtschaftlichen, baubetrieblichen und sicherheitstechnischen Nachteile auf. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die planfestgestellte nördliche Verbreiterung westlich der Isar den berührten Belangen am besten gerecht wird. Aus den genannten Gründen war der nördlichen Verbreiterung der Vorzug zu geben.

Östlich der Isar lassen die auf der Nordseite der bestehenden Trasse vorhandenen absoluten Zwangspunkte (vgl. Ziff. C 2.3.2.1) nur einen südseitigen Anbau zu. Neben der planfestgestellten Lösung sind daher insofern keine Vorhabensvarianten ersichtlich, die einer Abwägung zugänglich wären.

2.3.3 Ausbaustandard (Linienführung, Gradienten, Querschnitt)

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

Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot.

Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Der zweibahnige Ausbau des Föhringer Rings erfolgt bestandsorientiert. Eingriffe in Grundeigentum und in Natur und Landschaft werden dadurch auf das unumgängliche Maß beschränkt.

Die im Anhörungsverfahren geforderte Sicherstellung von ordentlichen Rad- und Fußwegverbindungen während des Ausbaus und im Anschluss daran ist gewährleistet. Während der Bauzeit verläuft der Geh- und Radweg im Zuge der Münchner Straße mit einer Breite von 2,50 m über die Behelfsbrücke, nach der Fertigstellung über die neue Überführung. Aus wirtschaftlichen Gründen wird der Geh- und Radweg neben der Fahrbahn der St 2053 auf einem Bauwerk geführt. Er weist dann eine Breite von 3 m auf. Die Trennung von Geh- und Radweg und Fahrbahn auf dem Überführungsbauwerk erfolgt nach den einschlägigen Richtlinien für die Querschnittsbildung auf Bauwerken mit einem ca. 12 bis 14 cm hohen Hochbord. Die Einhaltung der technischen Richtlinien ist dabei für die Verkehrssicherheit von besonderer Bedeutung. Da vorliegend keine Anhaltspunkte für eine erhöhte Gefährdung für Fußgänger und Radfahrer auf der Brücke im Zuge der St 2053 ersichtlich sind, sind weitere Schutzmaßnahmen nicht veranlasst. Die Absicherung des Geh- und Radweges mit einem Hochbord ist unseres Erachtens bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet ausreichend. Wir sehen daher keinen Anlass, den Vorhabensträger zu verpflichten, die geforderten baulichen Schutzeinrichtungen in Form einer Leitplanke, einer Holzverschalung oder einer transparenten Einhausung zu errichten.

Ebenso weisen wir die Forderung nach einem Ausbau der Münchner Straße mit dem Ziel einer flüssigen Verkehrsabwicklung zurück. Die St 2053 ist ausreichend leistungsfähig. Eine Verkehrsverlagerung infolge des Ausbaus des Föhringer Rings ist nicht zu erwarten. Im Zuge der Baumaßnahme wird die Münchner Straße daher in den bestehenden Abmessungen wiederhergestellt.

Weiterhin wurde gefordert, eine staufreie Auffahrt zur A 9 Richtung Nürnberg zu schaffen. Mit dem 6-streifigen Ausbau der A 9 zwischen den Anschlussstellen München-Fröttmaning und München-Frankfurter Ring wird die Einfahrsituation vom Föhringer Ring in die A 9 Richtung Nürnberg nachhaltig verbessert werden. Die Auffahrt auf die Autobahn wird sich als Spuraddition zu einem 3-streifigen Querschnitt hinzuaddieren. Eine den Verkehrsabfluss hindernde Einfädelung ist dann nicht mehr erforderlich. Das Planfeststellungsverfahren für das vorgenannte Bauvorhaben wurde im Juni 2003 eingeleitet und mit Beschluss vom 20.02.2004 abgeschlossen.

Gemäß der Auflage unter Ziff. A 3.4 des Beschlusstextes ist der Ausbauquerschnitt westlich der Herzog-Heinrich-Brücke abweichend von den festgestellten Planunterlagen 4 und 5.2 dahingehend zu gestalten, dass bei unveränderter Kronenbreite eine doppelseitige Betonschutzwand im Mittelstreifen errichtet wird. Die außen liegenden Bankette erhalten eine Breite von 2,40 m. Die Lärmschutzwände verbleiben an der ursprünglich vorgesehenen Stelle. Die Vorteile des soeben dargestellten Ausbauquerschnitts liegen darin, dass die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen erleichtert wird und die Bankette eine Abstellmöglichkeit für Pannenfahrzeuge bieten. Im Übrigen bleibt das Entwässerungskonzept im Grundsatz unverändert. Die Schallsituation für die Straßenanlieger verbessert sich infolge der abrückenden Fahrbahnen.

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).

2.3.4.1 Lärmschutz

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. Zwar könnte durch die südliche Verbreiterung des Föhringer Rings westlich der Isar ein Abrücken von der Wohnbebauung im Norden (Leinthalstraße und Kleingartenanlage) erreicht werden. Dies wäre jedoch mit schwerwiegenden Eingriffen in den Englischen Garten verbunden. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung des Umstandes,

dass durch die vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen den Belangen des Immissionsschutzes Rechnung getragen wird, halten wir die planfestgestellte nördliche Verbreitung für vorzugswürdig. Insofern verweisen wir auf die Ausführungen zum Variantenvergleich unter Ziff. C 2.3.2.2.

2.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen

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.

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 Lärmberechnung

In § 3 der 16. BImSchV 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 sind, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, i. d. R. durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Er 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). Bei der Berechnung werden Abschirmwirkung und Reflexionen der Gebäude auf dem Ausbreitungsweg berücksichtigt.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die Prognose, die eine Verkehrsmenge von 84.800 Kfz/24 h im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verkehrsmengenangabe entstammt der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak (Stand 19.01.2000). Auch die Zusammenhänge mit anderen Ausbauabschnitten sind berücksichtigt. Bei der Beurteilung des Lärmschutzes ist nicht auf Spitzenbelastungen abzustellen (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916). Der ansonsten erforderliche Aufwand wäre im Hinblick auf die nur gelegentlich eintretenden Spitzenbelastungen nicht gerechtfertigt und unwirtschaftlich. Der vom Bund Naturschutz in Bayern e.V. erhobene Einwand, bei der Verkehrsprognose sei ein Stau zwischen dem AK München-Nord und dem AK München-Ost zu berücksichtigen, ist daher nicht stichhaltig.

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). Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind vom Verkehrsweg zum Immissionsort und Temperaturinversion. Bei anderen Witterungsbedingungen und in Abständen von etwa über 100 m können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Die berechneten Schallimmissionen liegen somit zugunsten der Betroffenen auf der sicheren Seite.

2.3.4.1.4 Ergebnis

Der Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist eröffnet. Es handelt sich bei der gegenständlichen Baumaßnahme um die Änderung einer Staatsstraße. Die Änderung ist auch wesentlich, da die Straße um zwei durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 der 16. BImSchV).

Die einzelnen Lärmschutzmaßnahmen sind in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 5.1) dargestellt und im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 5.2) sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1), S. 11 ff. beschrieben.

Im Bereich der Leinthalerstraße und der Kleingartenanlage (Landeshauptstadt München) wird nördlich des Föhringer Rings von Bau-km 0-055 bis 0+290 eine 345 m lange und 4 m (über Fahrbahnoberkante) hohe Schallschutzwand errichtet. An beiden Enden wird die Wand im Verhältnis 1:20 von 4 m auf 2 m abgestuft. Zum Schutz der Kleingartenanlage in der Hirschau und des Gebäudes „Aumeister“ ist südlich des Föhringer Rings von Bau-km 0+000 bis 0+340 eine 340 m lange und 2 m hohe Schallschutzwand vorgesehen. Des Weiteren erfolgt im Gemeindegebiet Unterföhring südlich der Wohnbebauung an der Ringstraße von Bau-km 1+390 bis 1+490 die Errichtung einer Schallschutzwand. Diese weist eine Länge von 100 m und eine Höhe von 5 m über Fahrbahnoberkante auf und wird bei Bau-km 1+490 an den bestehenden Erdwall angeschlossen.

Die einzelnen maßgeblichen und überprüften Immissionsorte sind in den Unterlagen 10.1 und 10.2, die den festgestellten Planunterlagen nachrichtlich beigelegt sind, dargestellt.

Die gesetzliche Regelung verlangt nicht, dass die Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV alleine durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten sind. § 41 Abs. 1 BImSchG beschreibt zwar einen grundsätzlichen Vorrang aktiver Schallschutzmaßnahmen zum Einhalten der Grenzwerte. Nach § 41 Abs. 2

BImSchG kann jedoch aktiver Lärmschutz unterbleiben, wenn die Kosten der Lärmschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen.

Die geforderte Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand (von Bau-km 1+390 bis 1+490) bis zur Münchner Straße lehnen wir als unverhältnismäßig ab. Zwischen dem Föhringer Ring und dem Gebäude Münchner Straße 18 befindet sich lediglich eine erhebliche Anzahl von Stellplätzen. Ein schutzbedürftiger ebenerdiger Außenwohnbereich ist nicht vorhanden. Auch in Anbetracht der gegenüber einer Wohnbebauung geringeren Schutzwürdigkeit der gewerblich genutzten Gebäude und der im Bereich des Föhringer Rings bestehenden Vorbelastung halten wir die Verlängerung der Lärmschutzwand daher insofern nicht für gerechtfertigt. Darüber hinaus würde eine Verlängerung der Lärmschutzwand aufgrund der beengten Verhältnisse zu einer erheblichen Verschattung des Gebäudes Münchner Straße 18 führen und wäre bezogen auf den Schutzzweck mit unverhältnismäßig hohen Eingriffen in die bestehende intensive Bepflanzung in diesem Bereich verbunden. Die schalltechnische Untersuchung des Ing.-Büros Möhler und Partner hat ergeben, dass sich die Schallsituation im Bereich der Wohnbebauung an der Ringstraße nicht nachhaltig verbessern lässt. Es würde lediglich an einer Fassadenseite des Wohngebäudes Ringstraße 10/12 der grundsätzliche Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen entfallen. Das Bürogebäude an der Münchner Straße 18 stellt für die dahinter liegende Wohnbebauung insofern einen Schallschutz dar. Die Gefahr einer Lärmbrücke ist nicht gegeben. Der Föhringer Ring befindet sich hier in einer Tieflage. Der Lärm wird weitgehend von der Böschung abgeschirmt. Die Wohnbebauung wäre insofern auch nicht direkt sondern nur durch einen zusätzlichen seitlichen Schalleinfall betroffen. Bei der Quantifizierung der Verhältnismäßigkeit der Kosten einer Verlängerung der Schallschutzwand (ca. 110.000 €) zur Einsparung an Aufwendungen für passiven Schallschutz im Bereich der Wohnbebauung (ca. 500 €) ergibt sich ein Verhältnis von 220 : 1. Betrachtet man die Gesamtsituation unter Einbeziehung der gewerblich genutzten Gebäude an der Münchner Straße ergibt sich ein Verhältnis der Aufwendungen für aktiven Schallschutz gegenüber passiven Schallschutz von 5 : 1, da im Bereich der gewerblichen Nutzung östlich der Münchner Straße Pegelminderungen erzielt werden, die am Gebäude Münchner Straße 18 im Erdgeschoss sowie am Gebäude Münchner Straße 20 in allen Geschossen das Einhalten des maßgebenden Tagesgrenzwertes ermöglichen würde. Beim passiven Schallschutz würden sich Einsparungen in Höhe von ca. 22.000 € ergeben. Auch unter Kostengesichtspunkten ist die angeregte Verlängerung der Lärmschutzwand daher im Ergebnis abzulehnen.

Aufgrund der Stellungnahme des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz wurde im Bereich der Lärmschutzwand nördlich der St 2088 (von Bau-km 1+390 bis Bau-km 1+490) die vorhandene Geländeoberkante nochmals nivelliert und festgestellt, dass entgegen den Ausführungen des LfU bei der geplanten Gesamthöhe von 5 m über Fahrbahnoberkante eine Wandhöhe zwischen 1,4 m und 3,3 m verbleibt, wie auch in den festgestellten Planunterlagen dargestellt ist. Die vorgeschlagene Erhöhung der Lärmschutzwand um weitere 4 m lehnen wir aus folgenden Gründen ab: Mit der vorgesehenen Schallschutzwand kann in den ebenerdigen Außenwohnbereichen der Tagesgrenzwert der 16. BImSchV eingehalten werden. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde geprüft, in wie weit es im Bereich der Ringstraße möglich ist, die verbleibenden Überschreitungen des Nachtgrenzwertes um bis zu 3,2 dB(A) zu minimieren. Es lässt sich festhalten, dass auch mit einer Schallschutzwand mit einer Höhe von 9,0 m über Fahrbahnoberkante Überschreitungen des Nachtgrenzwertes von bis zu 1,4 dB(A) verbleiben würden. Zwar verringert sich die Anzahl der Gebäude, bei denen Grenzwerte überschritten werden von 11 auf 8, jedoch stehen die anzusetzenden Kosten von ca. 45.000 € für die Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Zudem sprechen städtebauliche Gründe gegen eine weitere

Erhöhung der Lärmschutzwand um 4 m, wie auch vom Vertreter des LfU im Erörterungstermin ausgeführt wurde.

Soweit gefordert wurde, die Lärmschutzwand durch Bäume und Büsche beidseitig zu begrünen, hat der Vorhabensträger zugesagt, dies in dem für die Bauausführung zu erstellenden Bepflanzungsplan soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Nicht berücksichtigen konnten wir die Forderungen nach Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Grundstücke FeringasträÙe 7-13. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, d.h. der gegenüber dem Föhringer Ring erhöhten Lage der 5-geschossigen Bürogebäude, lassen sich aktive Schallschutzmaßnahmen zur Minderung der Schallimmissionen nicht wirkungsvoll bei verhältnismäßigem Aufwand realisieren. Mit einem Schallschutzwall südlich des Föhringer Rings zwischen Bau-km 1+490 und 1+820 mit einer Höhe von 2,0 m über Fahrbahnoberkante ergäben sich an den Gebäuden FeringasträÙe 7-13 Pegelminderungen von ca. 2 dB(A) im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss. Bei den weiteren Obergeschossen bliebe die Schallsituation im Wesentlichen unverändert. Die Kosten für den Wall würden dabei ca. 25.000 € betragen. Durch die Abschirmwirkung des Walls könnte der maßgebende Tagesgrenzwert zusätzlich nur im 1. Obergeschoss der Gebäude FeringasträÙe 11 und 13 eingehalten werden. In den Erdgeschossen der Gebäude FeringasträÙe 7-13, in sämtlichen Geschossen des Gebäudes FeringasträÙe 7 sowie im 1. und 2. Obergeschoss des Gebäudes FeringasträÙe 9 wird der Tagesgrenzwert dabei ohnehin auch ohne Schallschutzmaßnahmen eingehalten. Um den Tagesgrenzwert an allen Geschossen einzuhalten, wäre eine Schallschutzwand-Kombination mit einer Höhe zwischen 3,0 m und 4,5 m über Fahrbahnoberkante erforderlich. Die Kosten hierfür betragen ca. 235.000 €. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei den Gebäuden FeringasträÙe 7-13 die Tagesgrenzwerte mit bis zu 1,3 dB(A) nur geringfügig überschritten werden und bei den betroffenen Nordfassaden der Gebäude FeringasträÙe 7-11 keine schutzbedürftigen Räume (sondern Treppenhäuser etc.) vorhanden sind. Die Kosten der aktiven Schutzmaßnahme würden daher außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Gegen die Errichtung umfangreicher Lärmschutzanlagen sprechen überdies die auf den Tag beschränkte Nutzung der Gebäude zu gewerblichen Zwecken und die nicht unerhebliche Vorbelastung durch Straßenlärm. Dieses Ergebnis wurde vom Bayer. Landesamt für Umweltschutz mit Schreiben vom 08.01.2003 bestätigt. Es wird daher lediglich eine Entschädigung für passive Schallschutzmaßnahmen an den Fassaden für den Fall in Aussicht gestellt, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und die bereits vorhandene Schalldämmung der Fenster nicht ausreichen sollte.

Als unbegründet weisen wir die Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen infolge des Neubaus der Brücke im Zuge der St 2053 zurück. Der Neubau der Brücke an gleicher Stelle löst keinen Anspruch auf Lärmvorsorge aus, da insoweit keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV vorliegt. Die St 2053 wird nicht um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen baulich erweitert. Die Anzahl der Fahrstreifen bleibt gegenüber dem jetzigen Zustand unverändert. Auch die Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und § 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV liegen nicht vor. Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin jedoch zugesagt, zu prüfen, ob auf der Brücke ein geschlossenes Geländer (z.B. ein Füllstabgeländer) als freiwillige Maßnahme zur Ausführung kommen kann.

Die Bayerische Verwaltung der staatlichen SchlöÙer, Gärten und Seen hält zum Schutz des Reitplatzes und der stark frequentierten Anlagen „Bienenheim“ eine Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzwand auf der Südseite des Föhringer Rings bis Bau-km 0+980 für erforderlich. Die Grenzwerte nach § 2 der 16. BImSchV gelten dem Schutz der Nachbarschaft im Sinne der §§ 3, 41 ff. BImSchG. Nachbarschaft ist ein nach besonderen Merkmalen bestimmbarer Personenkreis, der sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich der Straße aufhält bzw. in

den jeweiligen Gebieten Rechte an dort befindlichen Sachen hat. Nicht zur Nachbarschaft gehören Parkanlagen, Erholungswälder, Sport- und Grünflächen oder ähnliche Flächen, da sie nur zum vorübergehenden Aufenthalt bestimmt sind. Die Länge der Schallschutzwand wurde daher nicht auf den Schutz des Englischen Gartens abgestellt, der keine schutzbedürftige Nutzung darstellt, sondern auf den Schutz des bewohnten Restaurantgebäudes „Aumeister“ und insbesondere der westlich daran anschließenden Kleingartenflächen. Wir konnten der Anregung der Bayer. Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen daher nicht nachkommen.

Von Seiten des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz wurde wegen zu geringer Überstandslängen eine Verlängerung des Schallschirmes südlich des Föhringer Rings zumindest bis Bau-km 0+400 gefordert. Die Lärmschutzwand könne sodann ab Bau-km 0+400 abgestuft werden. Da die Länge der Schallschutzwand nicht auf die Freischankflächen östlich des bewohnten Restaurantgebäudes abstellt, sondern auf den Schutz des Gebäudes und insbesondere der westlich daran anschließenden Kleingartenflächen, halten wir eine Verlängerung der Lärmschutzwand zur Einhaltung von Überstandslängen nicht für erforderlich. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang auch die bestehende Vorbelastung. Die Freischankflächen sind nur zum vorübergehenden Aufenthalt im Freien bestimmt und stellen daher keine schutzbedürftige Nutzung im Sinne der 16. BImSchV dar (vgl. die Ausführungen oben); gleichwohl werden sie von der pegelmindernden Wirkung der Schallschutzwand profitieren. Im Erdgeschoss des Gebäudes der Gaststätte Aumeister werden durch die Lärmschutzwand die Tag- und Nachtgrenzwerte eingehalten. Aufgrund der Höhe des Gebäudes ist es auf der Nordseite nicht möglich im 1. und 2. Obergeschoss die Nachtgrenzwerte einzuhalten. Dies wäre auch bei einer Verlängerung der Wand in Richtung Osten nicht möglich. Gegen die angeregte Abstufung der Schallschutzwand sprechen schließlich auch die hierfür anfallenden höheren Herstellungskosten.

Die von der Bayer. Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen angeregte Erhöhung der Lärmschutzwand im Bereich der Gaststätte Aumeister lehnen wir ab. Mit einer Wanderhöhung könnten allenfalls die Grenzwerte im ersten, nicht aber im zweiten Obergeschoss eingehalten werden. Die Wand müsste, um akustisch wirksam zu sein, auf einer Länge von 100 m um 2 m erhöht werden. Einer hierfür notwendigen Investition von ca. 100.000 € stehen Kosten für passiven Lärmschutz von ca. 5.000 € gegenüber. Die Kosten dieser Schutzmaßnahme stehen damit außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.

Unberücksichtigt bleiben musste auch die Forderung, südlich des Föhringer Rings zum Schutz der Wohn- und Erholungsgebiete vor Lärm und Abgasen eine Wand zu errichten. Wohngebiete im Süden des Föhringer Rings befinden sich nicht in Trassennähe. Eine erhöhte Immissionsbelastung infolge des Ausbaus ist daher auszuschließen. Hinsichtlich der genannten Erholungsgebiete fehlt es an einer schutzbedürftigen Nutzung im Sinne der 16. BImSchV.

Bei der Baumaßnahme kommt ein dauerhaft lärmarmere Splitt-Mastix-Asphalts zum Einsatz, der gegenüber dem (heutigen) Asphaltbeton zu einer Pegelminderung von 2 dB(A) führt. Die Verwendung sog. offenporigen Drainasphalts kommt wegen folgender Nachteile bei der betreffenden Ausbaumaßnahme unseres Erachtens nicht in Betracht: Durch die großen Hohlräume und die erhöhte Wärmeleitfähigkeit des offenporigen Drainasphalts ist sowohl ein zeitlich wie mengenmäßig erhöhter Streuaufwand im Winterdienst erforderlich. Um die Offenporigkeit zu gewährleisten muss der Drainasphalt häufig gereinigt werden. Der Unterhaltsaufwand ist dadurch gegenüber dem herkömmlichen Asphalt deutlich höher. Hinzu kommen wesentlich höhere Kosten. Infolge der geringeren Liegezeit, die auf eine zeitlich begrenzte lärmindernde Wirkung des offenporigen Drainasphalts und die schlechtere technische Haltbarkeit zurückzuführen ist, ist von einer mindestens doppelt so häufigen Fahrbahnerneuerung auszugehen. Die Herstellungskosten liegen etwa bei

dem Doppelten von üblichen Splitt-Mastix-Belägen. Erschwerend kommt hinzu, dass sich im Zuge des auszubauenden Föhringer Rings zahlreiche Brücken befinden. Drainasphalt auf Brücken ist wegen der fehlenden seitlichen Entwässerungsmöglichkeit als problematisch anzusehen.

Auf Anregung der Landeshauptstadt München wurden die einzelnen Immissionsorte im Bereich der Libellenstraße auf korrekte Bezeichnung und Vollständigkeit hin überprüft. Die Gebäude Libellenstraße 7 und 9 wurden bei der schalltechnischen Berechnung nicht berücksichtigt, da hier keine Verschlechterung der bestehenden Situation zu erwarten ist. Die Schallsituation am Gebäude Libellenstraße 5 wurde zutreffend als IO-A008 berechnet. Das Ergebnis ist in der Planunterlage 10.1 enthalten. An der Stelle des zwischenzeitlich beseitigten Gebäudes Libellenstraße 3 wurde ein Gebäude mit der Hausnummer 1 errichtet. Der Vorhabensträger hat hierfür im Rahmen der Tektur eine schalltechnische Berechnung vorgelegt, die Bestandteil der Unterlage 10.1 ist. Hierauf nehmen wir Bezug.

Im Verfahren wurde mehrfach eingewandt, dass die Reflexion von Bahnlärm an der geplanten Lärmschutzwand nördlich des Föhringer Rings befürchtet werde und deshalb diese auf der Nordseite der Bahnlinie zu errichten sei. Die Deutsche Bahn AG hat mittlerweile zugesagt, im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms nördlich der Bahnlinie im Bereich der Leinthaler Straße eine Schallschutzwand zu errichten. Diese soll eine Höhe zwischen 1,5 und 2 m über Schienenoberkante haben und mit der Mühlbachquerung enden. Zur Vermeidung einer Pegelerhöhung von rd. 1 dB (A) infolge einer Reflexion von Bahnlärm hat der Vorhabensträger zugesagt, die Lärmschutzwand auf der straßenabgewandten Seite absorbierend auszuführen. Die erhobenen Einwendungen haben sich damit erledigt. Die Landeshauptstadt München (Referat für Gesundheit und Umwelt) hält hinsichtlich der Ausführung der Lärmschutzwand eine Absorptionwirkung zwischen 4 und 8 dB(A) für ausreichend.

Auf mehrere Einwendungen hin wurden die Lärmemissionen, die von den neuen bzw. den zu sanierenden Bauwerken ausgehen, untersucht. Durch Brückenlager entstehen keine Lärmbelästigungen. Auch die Einsatzkriterien für lärmgeminderte Fahrbahnübergänge für die Bauwerke im Zuge des zweibahnigen Ausbaues des Föhringer Rings sind gemäß ARS Nr. 15/2002 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nicht erfüllt.

Abweichend von der Auffassung des LfU sind die passiven Lärmschutzmaßnahmen für das nördlich des Föhringer Rings liegende Wohngebiet an der Leinthalerstraße nicht für den Gesamtlärm zu dimensionieren sondern nur zur Abschirmung des Straßenverkehrslärms. Der nach der RLS-90 zu berechnende Beurteilungspegel bezieht sich nur auf die zu ändernde Straße. Es ist also grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Eine Ausnahme kommt dann in Betracht, wenn die Gesamtlärbetrachtung den Grad der Gesundheitsgefährdung erreicht (BVerwG, DVBl 1996, 916). Bei der schalltechnischen Berechnung der Gesamtlärbetrachtung durch das LfU ergaben sich an den Immissionsorten IO-A001 und IO-A002 Summenpegel bis 63,9 dB(A) nachts und bis 59,6 dB(A) tags bei Berücksichtigung der Schallschutzwand. Die hohen Beurteilungspegel nachts werden dabei hauptsächlich von der Güterbahnlinie verursacht. Der Vorhabensträger kann aber nicht für die von der Bahn ausgehenden Lärmimmissionen verantwortlich gemacht werden, die ohnehin aufgrund der geplanten Lärmschutzanlage entlang der Bahnlinie gemindert werden. Hinzu kommt, dass die aufgrund der Überschreitung der Vorsorgegrenzwerte ausgelösten Ansprüche auf passiven Lärmschutz eine Gesundheitsgefährdung in den zum Wohnen bestimmten Räumen ausschließen. Auf die Frage der Überschreitung der Enteignungsgrenzen im Falle einer summierten Immission kommt es dabei nicht an, wenn infolge des konkreten Bauvorhabens Lärmschutz – und sei es nur in passiver Form - gewährt wird. Im Ergebnis ist somit weder die eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten noch eine Gesundheitsgefährdung zu

besorgen. Die Dimensionierung der passiven Lärmschutzmaßnahmen hat sich daher ausschließlich am Straßenverkehrslärm zu orientieren. Eine weitergehende Verpflichtung des Vorhabensträgers besteht nicht. Rechtsgrundlage für ggf. zu zahlende Entschädigungen ist § 42 BImSchG. Gegen entsprechende Kostenbeteiligung besteht jedoch für die Betroffenen die Möglichkeit, sich Fenster mit der Schallschutzklasse einbauen zu lassen, die den erforderlichen Schutz vor dem Gesamtlärm bieten.

Die im BImSchG und der 16. BImSchV verankerten Lärmschutzbestimmungen dienen dem Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche (vgl. § 41 Abs. 1 BImSchG). Es genügt daher, dass die vorgesehenen aktiven Lärmschutzanlagen mit der Fertigstellung der Ausbaumaßnahme und der Verkehrsfreigabe errichtet sind. Forderungen nach einem Lärmschutz bereits zu Beginn der Baumaßnahmen weisen wir daher zurück.

2.3.4.1.5 Entschädigung für Außenwohnbereich

Bei den in Ziff. 3.7.3 des Beschlusstexts angeführten Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den jeweiligen maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Auf die Lärmberechnungen in Nr. 10.1 der Planunterlagen, aus denen die Grenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützten noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen schützbar Außenwohnbereich haben die betroffenen Eigentümer daher nach Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG einen Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Die Entschädigung wird in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgelegt. Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens in Verhandlungen zwischen den Betroffenen und dem Straßenbauamt München. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter Ziff. 3.7.3 des Beschlusstexts dargelegt.

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).

Nach einer Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Immissionen durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02), sind Belastungen oder Einwirkungen, welche die Grenzwerte in der 22. BImSchV bzw. die Orientierungswerte der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, nicht zu erwarten. Dabei wurde die Staubbelastung durch Straßenabrieb berücksichtigt. Soweit das LfU mit Schreiben vom 08.01.2003 angenommen hat, dass an mehreren Immissionsorten die Zahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ von 50 µg/m³ über dem zulässigen Wert von 35 Überschreitungen im Jahr (§ 4 Abs. 2 der 22. BImSchV) liegen, wurden diese Aussagen mit Schreiben vom 06.10.2003 zurückgenommen, da die berechneten Immissionskonzentrationen teilweise erheblich überschätzt wurden.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohnhaus sowohl bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Werten der TA-Luft, der VDI 2310, der EG-Richtlinien und der 22. BImSchV liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung ist somit nicht zu erwarten.

Die vom Bund Naturschutz geäußerte Einschätzung, dass die durch den zweibahnigen Ausbau des Föhringer Rings bedingte Erhöhung der Abgas- und Lärmemissionen äußerst negative Auswirkungen auf das Stadtklima habe, teilen wir nicht. Zugegebenermaßen ist das Isartal mit Wäldern und Grünflächen von hoher Bedeutung für die Kalt- und Frischluftproduktion sowie für den Transport in Nord-Südrichtung und in angrenzende Siedlungsbereiche. Durch den Ausbau des Föhringer Rings vergrößert sich der Beeinträchtigungsbereich um bis zu ca. 13 m (im Bereich der Herzog-Heinrich-Brücke). Da sich aber die Schadstoffkonzentration mit zunehmender Entfernung von der Straße stark verringert und auch nur ein verhältnismäßig kleiner Bereich des Isartals neu belastet wird, halten wir den Einwand nicht für stichhaltig. Dass eine Erhöhung der Lärmemissionen klimarelevante Auswirkungen haben soll, ist nicht nachvollziehbar.

Auf die Forderung, eine intensive Bepflanzung zwischen Fahrbahn und Lärmschutzwand bzw. an den Straßenflanken vorzusehen, hat der Vorhabensträger in Aussicht gestellt, dies in dem zu erstellenden Bepflanzungsplan soweit wie möglich zu berücksichtigen. Die Bepflanzung erfolgt aus gestalterischen Gründen und dient auch als Staubschutz.

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 hier die Nachteile für die anderen Funktionen des Bodens. Die Bodenfunktionen sind grundsätzlich gleichrangig.

Schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 i. V. m. § 7 BBodSchG werden nicht eintreten, denn von der mit rund 85.000 Fahrzeugen / Tag belasteten Straße werden keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen eintreten. Die Überschreitung von in der BBodSchV (Anhang 2) gemäß § 8 Abs. 2 BBodSchG festgelegten Werten ist nicht zu besorgen.

2.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

2.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

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

Für Natura 2000 gemeldete Gebiete sind durch das Bauvorhaben nicht betroffen. Das dem Untersuchungsraum nächstgelegene FFH-Gebiet befindet sich im Isartal ca. 1 km nördlich des Untersuchungsraumes. Entgegen der Auffassung des Bund Naturschutzes in Bayern e.V. sind auch keine sog. potenziellen FFH-Gebiete betroffen. Laut landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 8.0) dürften größeren Bereiche des vorhandenen Auwaldes Lebensraumtypen (LRT) i. S. d. Anhang 1 FFH-RL sein. Dabei würde es sich um LRT 91E0 (Restbestände von Erlen- und Eschenwäldern an Fließgewässern (Alnion glutinosae), prioritär), evtl. auch um LRT 91F0 (Eichen-/Ulmen-Eschen-Mischwälder am Ufer großer Flüsse, nicht prioritär) handeln. Aus Art. 4 Abs. 1 FFH-RL und Anhang III FFH-RL ergibt sich, dass die Mitgliedsstaaten ein Auswahlermessen haben. Sie müssen also nicht alle

Flächen melden, die LRT des Anhang I bzw. Arten des Anhang II enthalten. Die fragliche Fläche ist weder Bestandteil der bisherigen Gebietsmeldung, die in sehr großem Umfang Auwälder an der Isar enthält, noch Bestandteil der nun geplanten Nachmeldung. Eine Nachmeldung ist auch gemäß dem Ergebnis des „Kontinentalen Seminars“ (11. – 13.11.2002, Potsdam) entbehrlich. Hier wurde für die deutsche Nachmeldung festgestellt, dass für LRT 91E0 nur in Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Baden-Württemberg weitere Meldungen erforderlich sind. Für LRT 91F0 liegen ausreichende Meldungen vor. Wie die Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 12.09.2003 bestätigt, drängt sich daher die Meldung der betroffenen Flächen nicht auf. Eine erhebliche Beeinträchtigung prioritärer Lebensraumtypen ist durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten. Im Planungsbereich befinden sich fließwasserbegleitende Erlen- und Eschenwälder sowie Weichholzauwald (LRT 91E0) in dem schmalen, den natürlichen Wasserspiegelschwankungen unterworfenen Streifen rechts- und linksseitig der Isar und des Mittleren Isarkanals. Dieser Bereich wird jedoch lediglich überspannt. Die Beeinträchtigung durch die vorgesehenen Brückenpfeiler ist nicht erheblich, da die Durchgängigkeit nicht gestört wird.

Bei der Erfüllung seiner Aufgaben hat der Straßenbaulastträger den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu schonen (Art. 9 Abs. 1 Satz 4 BayStrWG). Diese Belange werden 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 den Unterlagen 8.0 und 8.1 der Planunterlagen beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten.

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

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

2.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 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. Insoweit wird auf den Variantenvergleich (Ziff. C 2.3.2) und die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 8.0) verwiesen. Den Einwand des Bund Naturschutz in Bayern e.V., die gewählte Vorhabensalternative trage der Vorgabe des BayNatSchG zum Vermeidungsgebot nicht Rechnung, weisen wir als unbegründet zurück. Durch Wahl der nördlichen Verbreiterung westlich der Isar werden die auftretenden Belastungen in einem schon hoch vorbelasteten Bereich gebündelt und Eingriffe in die Gaststätte Aumeister und den Englischen Garten vermieden. Die Wahl der sog. „Nullvariante“ verlangt das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot jedoch nicht (siehe oben).

Die Bedenken der Bayer. Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen gegen die Inanspruchnahme der als Baustelleneinrichtungs- und Baulagerplatz vorgesehenen Fläche im Englischen Garten teilen wir nicht. Die für die Baustelleneinrichtung gewählte Fläche ist ein Reitgelände. Ökologisch hochwertige Vegetationsbestände werden nicht zerstört oder beeinträchtigt. Die vorhandenen Baumgruppen werden durch entsprechende Schutzmaßnahmen (S2 und S3, vgl. Unterlage 8.2 Bl. 2) gesichert. Eine spätere Verpflanzung ist gewährleistet. Die

Fläche wird außerdem nach der Bauzeit wieder rekultiviert. Auch die Unteren Naturschutzbehörden haben keine Einwände gegen die Inanspruchnahme des Englischen Gartens für den temporären Baustelleneinrichtungs- und Baulagerplatz erhoben. Eine Verlegung der Baustelleneinrichtung kommt nicht in Betracht, da sich diese aus bautechnischen Gründen in Brückennähe befinden muss und hochwertige Auwälder auf der Nordseite des Föhringer Rings gegen eine dortige Standortwahl sprechen.

2.3.5.2.3 Ausgleichsmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung, Ersatzmaßnahmen

Wie in der Unterlage 8.0 dargestellt ist, verbleiben folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Flächenumwandlung durch Fahrbahn, Damm- und Einschnittböschungen sowie Anschluss- und Querungsbauwerke
- Verluste von Biotopen durch Fahrbahn und Böschungen
- Verstärkung der Trenneffekte
- Verstärkte Lärm- und Schadstoffeinträge sowie visuelle Störungen
- Umwandlung von Auwaldfläche
- Überformung der natürlichen Geländegestalt
- Versiegelung der Fahrbahnen

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 19 Abs. 2 Satz 1, 1. Alt. BNatSchG 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 bayerische 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, die für streng geschützte Arten nicht ersetzbar sind, "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).

Auf der Basis der zwischen den Staatsministerien des Innern und für Landesentwicklung und Umweltfragen vereinbarten Grundsätze vom 21.06.1993 sieht die Planung Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. 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 im LBP festgelegt. Zur Erforderlichkeit der Ausgleichsmaßnahmen ist zu bemerken, dass es sich beim Ausgleich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff handelt. 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.

Als Ausgleichsmaßnahme N1 ist vorgesehen, für die anlagebedingt entfallenden 6 Einzelbäume im Bereich der neuen Straßenbegleitflächen 9 Einzelbäume nachzupflanzen. Baubedingt können noch bis zu 12 Einzelbäume verloren gehen. Diese werden 1:1 ausgeglichen. Angestrebt wird jedoch, die Bäume zu erhalten. Es werden bevorzugt Hochstämme der Arten Bergahorn, Esche, Sommerlinde und Stieleiche gepflanzt, die einen Entwicklungsvorsprung besitzen und auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes in einem kürzeren Entwicklungszeitraum ausgleichen können.

Die vom Bund Naturschutz erhobene Forderung, den Verlust von Einzelbäumen mit dem Faktor 2 auszugleichen, lehnen wir ab. Die Unteren Naturschutzbehörden stimmen der Ausgleichsmaßnahme N1 zu, der ein Ausgleich mit dem Faktor 1,5 zugrunde liegt. Es ist auch nicht ersichtlich, aus welchen Gründen abweichend hiervon ein höherer Ausgleichsfaktor anzusetzen sei. Wir halten daher an der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahme N1 fest.

Daneben sind Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen, die im Textteil des LBP (Unterlage 8.0) und in den Maßnahmeplänen (Unterlage 8.2 Bl. 1-3) im Einzelnen dargestellt sind.

Größtenteils sind die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht ausgleichbar. Lediglich der Verlust von 6 bzw. 18 Einzelbäumen kann durch Nachpflanzungen ausgeglichen werden. In diesen Fällen bleibt keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurück; das Landschaftsbild wird insofern landschaftsgerecht wiederhergestellt. Nicht ausgleichbar ist hingegen der Verlust einer Fläche von ca. 5.107 m² Auwald und auwaldähnlichen Beständen, da nach Auskunft der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt München in dem betroffenen Landschaftsraum keine Ausgleichsflächen zur Verfügung stehen. Trotz der Schwere des Eingriffs in Natur und Landschaft hat es sich im Verfahren jedoch ergeben, dass hinsichtlich der betroffenen Auwald- und auwaldähnlichen Bestände hier die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege gegenüber den Belangen der erforderlichen Verbesserung des Straßennetzes zurücktreten (Art. 6 a Abs. 3 BayNatSchG). Auch die Ersatzmaßnahmen sind integrierender Bestandteil der Planfeststellung und fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes in dem betroffenen Natur- und Landschaftsraum möglichst ähnlich und gleichwertig gewährleisten. Auch der Ersatz muss noch in einer nachvollziehbaren Beziehung zu dem stehen, was es zu ersetzen gilt. Da also ein biologisch-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet werden.

Zur Kompensation der entfallenden Fläche von ca. 5.107 m² Auwald und auwaldähnlichen Beständen außerhalb des Überschwemmungsbereiches hat die Berechnung einen Ersatzflächenbedarf von ca. 10.214 m² ergeben. Es ist vorgesehen, im Oberföhringer Moos die Entwicklung von Feuchtgrünland / Streuwiese in räumlich-funktionalem Zusammenhang mit bestehenden Feuchtgebieten vorzunehmen (Maßnahme N2). Ziel ist die Schaffung einer Verbundachse der FFH-Gebiete Ismaninger Speichersee und Isarauen. Das Straßenbauamt München hat einer Forderung des Landratsamtes München Rechnung getragen und die Lage der N2-Flächen im Rahmen der Tektur dahingehend geändert, dass die Maßnahme nunmehr im nördlichen Bereich der Grundstücke Fl.Nrn. 3539, 3540 und 3541 der Gemarkung Ismaning realisiert werden soll. Die Chancen einer Entwicklung von Feuchtwiesen sind in diesem Bereich deutlich günstiger zu bewerten. Die Landeshauptstadt München hat als Grundstückseigentümer der Lageänderung zugestimmt.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. lehnt den „Ausgleich“ des zu rodenden Auwaldes im Oberföhringer Moos ab. Zerstörter Auwald solle wieder als Auwald neu entstehen und nicht als einschürige Feuchtwiese. Gemäß Art. 6a Abs. 3 S. 1 BayNatSchG haben Ersatzmaßnahmen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushalts oder Werte des Landschaftsbilds in dem vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum möglichst gleichartig zu gewährleisten. Nach Auffassung der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt München gibt es für die Neuschaffung von Auwald in dem betroffenen Landschaftsraum jedoch keinen geeigneten Standort. Da die Kompensation des Eingriffs nicht gleichartig erfolgen kann, ist die vorgesehene Entwicklung von Feuchtgrünland / Feuchtwiese nicht zu beanstanden. Unseres Erachtens steht die Ersatzmaßnahme – trotz der räumlichen Entfernung von 11 km – auch in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff, da sie innerhalb eines größeren Feuchtlebensraumes in der Münchner Schotterebene realisiert werden soll, in dem auch der Eingriff erfolgt. Es ist dabei nicht erforderlich, dass die Maßnahme auf den Eingriffsort zurückwirkt, sondern es genügt, wenn überhaupt eine räumliche Beziehung zwischen dem Ort des Eingriffs und der Ersatzmaßnahme besteht (Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle, Naturschutzrecht in Bayern, Art. 6a RdNr. 38). Dies ist hier der Fall.

Von Seiten der Landeshauptstadt München wurde gerügt, dass bei der Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs im LBP der Grundsatz 5 „Mittelbare Beeinträchtigung straßennaher Biotope“ nicht berücksichtigt wurde, obwohl in der erweiterten Beeinträchtigungszone Biotopflächen liegen, die gemäß landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan nach Art. 13d und 13e BayNatSchG schutzwürdig seien. Durch Verschwenkung der St 2088 im Bereich der Herzog-Heinrich-Brücke nach Süden (von Bau-km 0+770 bis Bau-km 1+170) ergibt sich eine Vergrößerung der Beeinträchtigungszone um ca. 3.070 m², durch die vorgesehene Querschnittsänderung mit Betonschutzwand westlich der Herzog-Heinrich-Brücke eine Entlastung von ca. 510 m². Unter Berücksichtigung des Faktors 0,5 ist die Ersatzfläche im Oberföhringer Moos daher durch Anwendung des Grundsatzes 5.3 um 1.280 m² zu vergrößern. Wir haben den Vorhabensträger hierzu in der Auflage unter Ziff. A 3.6.8 verpflichtet. Die hierfür vorgesehenen Grundstücke stehen im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Das Konzept der landschaftspflegerischen Maßnahmen, mit denen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild kompensiert werden, orientiert sich an Art. 1 des BayNatSchG, an den Zielen des Regionalplanes, dem jeweiligen Arten- und Biotopschutzprogramm und den örtlichen Gegebenheiten. Wir verweisen insofern auf Ziff 5.1 in Unterlage 8.0 der festgestellten Planunterlagen. Das Konzept der landschaftspflegerischen Maßnahmen wurde vom Vorhabensträger mit den Unteren Naturschutzbehörden am Landratsamt München und der Landeshauptstadt München einvernehmlich abgestimmt.

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 (Planunterlagen 9.1 und 9.2) aufgeführt. Der für die Maßnahme N2 benötigte Grund steht im Eigentum der Landeshauptstadt München. Diese hat sowohl den landschaftspflegerischen Maßnahmen als auch der in der Tektur vorgesehenen Flächenänderung bzgl. der Maßnahme N2 zugestimmt.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter Ziffer A 3.5 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen kompensiert sind. Soweit dies möglich ist wird der Eingriff ausgeglichen, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zurückbleibt und das Landschaftsbild

landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Im Übrigen werden durch Ersatzmaßnahmen die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes oder Werte des Landschaftsbildes in dem vom Eingriff betroffenen Lebensraum gleichartig gewährleistet.

2.3.5.3 Erlaubnisse, Ausnahmen, Befreiungen

Der Planfeststellungsbeschluss umfasst die nach § 3 Abs. 2 der Gemeindeverordnung zum Schutze von Landschaftsteilen in der Landeshauptstadt München (Landschaftsschutzverordnung) vom 09.10.1964 nötige Erlaubnis. Das Vorhaben ist nicht geeignet, eine der in § 3 Abs. 1 der Verordnung genannten Wirkungen zu erzielen.

Die Planfeststellungsbehörde lässt hier aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls und mangels Alternativen die Ausnahme vom Verbot des Art. 13d Abs. 1 Nr. 2 für die Überbauung von Auwaldflächen 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.

2.3.6 Gewässerschutz

2.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses wird die Genehmigung von Anlagen nach Art. 59 BayWG erfasst. Die Instandsetzung der Herzog-Heinrich-Brücke und der Neubau der Brücke über die Isar und den Mittleren Isarkanal im Zuge der Fahrbahn in Richtung Oberföhring sind genehmigungspflichtig nach Art. 59 Abs. 1 S. 1 BayWG. Versagungsgründe im Sinne des Allgemeinwohls sind nicht ersichtlich. Das Wasserwirtschaftsamt München hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht sein Einverständnis erklärt, sofern keine wassergefährdenden Stoffe oder sonstige Stoffe in die Isar, den Mittleren Isarkanal und die Anliegerbereiche gelangen können. Außerdem ist bei Anwendung eines Nassstrahlverfahrens das Wasser zu entsorgen. Wir haben den Vorhabensträger zur Erfüllung dieser Vorgaben mittels Auflage unter Ziff. 3.5.2 des Beschlusstextes verpflichtet.

Die wasserrechtlichen Erlaubnisse für die Versickerung von Niederschlagswasser sowie die Grundwasserentnahme und –einleitung während der Bauzeit wurden gesondert ausgesprochen. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

2.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Aufgrund des Quergefalles der Richtungsfahrbahnen des Föhringer Rings erfolgt der Abfluss und die Versickerung des Oberflächenwassers in den Dammabschnitten ungebündelt flächig über die Bankette und Böschungen. Im Falle von Lärmschutzwällen ist zwischen der Sockelunterkante der Wände und der Böschung ein Entwässerungsschlitz mit Sperre aus Welldrahtgitter vorgesehen. Im Einschnittbereich östlich der Isar und des Mittleren Isarkanal fließt das Oberflächenwasser flächig über die Bankette in 2,0 bis 3,5 m breite Sickermulden ab und versickert darin.

In den Streckenabschnitten zwischen Bauanfang und Bau-km 0+420 sowie Bau-km 1+809 und Bauende ist aufgrund eines aus fahrdynamischen Überlegungen geplanten, zum Mittelstreifen gerichteten Quergefalles eine Fassung des Oberflächenwassers der nördlichen Fahrbahn am Mittelstreifenrand über Straßeneinläufe in einen Entwässerungskanal vorgesehen. Das Oberflächenwasser

wird schließlich einem auf der Nordseite zwischen Föhringer Ring und Leinthaler Straße geplanten Absetz- und Versickerbecken bzw. einer Sickermulde auf der Südseite des Föhringer Rings zugeleitet.

Die Entwässerung der Brückenbauwerke über die Isar und den Mittleren Isarkanal erfolgt durch Fassung des Oberflächenwassers am Fahrbahnaußenrand. Das Wasser wird dann über Brückeneinläufe und eine Entwässerungsleitung bis zu den westlichen Widerlagern geführt. Von dort gelangt das Oberflächenwasser in ein Kanalsystem, das im Mittelstreifen und im südseitigen Bankett angeordnet wird und über Raubettmulden in der südseitigen Dammböschung in eine 3,5 m breite Sickermulde am Dammfuß und wird in den Untergrund abgeleitet.

Beim Neubau der Brücke über die Isar und den Mittleren Isarkanal im Zuge der Fahrbahn in Richtung Oberföhring sind zur Herstellung der Pfeilergründungen während der Bauzeit Spundwandkästen vorgesehen. Das in den Spundkästen Pfeiler Achse 10 und 20 angesammelte Niederschlagswasser und eingedrungene Grund- bzw. Flusswasser wird in die Isar eingeleitet. Die Gesamtdauer der Wasserhaltung in den Spundwandkästen wird voraussichtlich 4 Monate betragen. Um eine Trübung des Flusswassers auszuschließen, werden geeignete Absetzeinrichtungen vorgeschaltet.

Die gebündelte Einleitung von Straßenoberflächenwasser in das Grundwasser ist gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 5 WHG gestattungspflichtig. Die Erlaubnispflicht für die Entnahme und Einleitung von Grundwasser für die Herstellung der beiden Pfeilergründungen ergibt sich aus § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 4, 6 WHG. Die Gestattung wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter Ziffer A 4.1 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser kann gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG die Gestattung in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A 4.3 angeordneten Auflagen, 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. Für die Entnahme und Einleitung von Grundwasser im Rahmen der Herstellung der Pfeilergründungen wird eine beschränkte Erlaubnis nach Art. 17 BayWG erteilt. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörden haben das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt.

2.3.7 Sonstige öffentliche Belange

2.3.7.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen unter den Ziff. A 3.1 und A 3.8 wird verwiesen.

Eine Abstimmung der Leitungsumlegung mit der Metromedia Fiber Network GmbH halten wir nicht für erforderlich, da durch die rechtzeitige Information (vgl. Auflage A 3.1.1) die Firma ihre Interessen wahren kann.

Soweit von Seiten der E.ON Wasserkraft GmbH gerügt wurde, dass in den Planfeststellungsunterlagen deren Sparten nicht enthalten seien, hat der Vorhabensträger zugesagt, die Durchführung der Arbeiten rechtzeitig vor Baubeginn mit der E.ON Wasserkraft GmbH abzustimmen. Die durch die Baumaßnahme ggf. erforderliche Anpassung des Altvertrages zwischen dem Freistaat Bayern und der Bayernwerke AG zum Bau der Herzog-Heinrich-Brücke vom 10.08.1959 /

04.12.1958 bezüglich der Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.Nrn. 589/50 und 589/51 der Gemarkung Freimann ist im Detail außerhalb der Planfeststellung einvernehmlich zu regeln.

Wir sehen keinen Anlass, den Vorhabensträger zu der von der BT Ignite GmbH & Co geforderten gesammelten Leitungsumlegung zu verpflichten. Es ist nicht ersichtlich, welche Interessen des Leitungsträgers betroffen wären. Die Art und Weise der Leitungsumlegung obliegt dem Vorhabensträger.

2.3.7.2 Verkehrliche Belange

Keine Berücksichtigung konnte die Anregung finden, Bushaltestellen vorzusehen. Bushaltestellen können als Straßenbestandteile (Art. 2 Nr. 1b BayStrWG) zwar Gegenstand der Planfeststellung sein. Weder die im Verfahren beteiligten Verkehrsgesellschaften (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Regionalverkehr Oberbayern GmbH) noch die Straßenverkehrsbehörden haben im Verfahren jedoch diesbezüglich Forderungen oder Einwände vorgebracht.

Die von Seiten der Gemeinde Unterföhring angeregte weitreichende Öffentlichkeitsarbeit und weiträumige Beschilderung sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, werden aber vom Vorhabensträger in Aussicht gestellt. Die Beschilderung obliegt den Straßenverkehrsbehörden. Entsprechend einer gemeindlichen Forderung hat das Straßenbauamt München jedoch zugesagt, rechtzeitig vor Baubeginn ein Verkehrskonzept zu erstellen, in dem auch die Geh- und Radwegverbindungen sowie die Feuerwehrezufahrten während der Baumaßnahme aufrechterhalten werden.

Die im Umfeld der Baustelle geforderte Aufrechterhaltung der Nord-Süd gerichteten Wegebeziehungen unter dem Föhringer Ring kann nicht uneingeschränkt gewährleistet werden. Gemäß § 45 Abs. 2 S. 1 StVO kann die Straßenbaubehörde zur Durchführung von Straßenbauarbeiten Verkehrsverbote und –beschränkungen anordnen. Die StVO findet vorliegend Anwendung, da die betreffenden nicht gewidmeten Wege dem öffentlichen Verkehr dienen; die Privatwege des Freistaates Bayern (Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Seen und Gärten) werden mit Zustimmung des Verfügungsberechtigten tatsächlich allgemein genutzt. Das Straßenbauamt München hat gleichwohl zugesichert, die bestehenden Wegeverbindungen im Umfeld der Baumaßnahme soweit wie möglich aufrechtzuerhalten.

Die im Verfahren geäußerte Befürchtung, ein künftiger Geh- und Radweg an der Südseite der Leinthalstraße werde durch das neu zu errichtende Absetz- und Versickerbecken unmöglich gemacht, ist unbegründet. Die Sickeranlage stellt an der geplanten Stelle keinen Hinderungsgrund für einen möglichen späteren Geh- und Radwegbau dar.

2.3.7.3 Militärische Belange

Der auszubauende Abschnitt der St 2088 gehört nach Angaben der Wehrbereichsverwaltung Süd als Verbindungsstraße 7735 zum Militärstraßen-Grundnetz. Er muss deshalb den Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerverfahrzeuge“ (RABS) entsprechen. Diesen Anforderungen genügt der vorgesehene Ausbau (siehe Auflage A 3.8.2).

2.3.7.4 Fischerei

Nach der Stellungnahme des Bezirks Oberbayern – Fachberatung für Fischerei ist der entstehende Verlust an fischereilich nutzbarer Fläche (finanziell) auszugleichen. Ob und in welcher Höhe Entschädigungen für den Verlust der fischereilichen Nutzung an die Fischereiberechtigten zu zahlen sind, wird jedoch außerhalb der Planfeststellung entschieden. Ebenso sind rein zivilrechtliche Fragen, wie die Haftung der Unternehmensträger, nicht entscheidungsrelevant im Rahmen der Planfeststellung.

Hinsichtlich des von Seiten des Bezirks Oberbayern geforderten Ausgleichs für die Entfernung von Bäumen und Sträuchern verweisen wir auf den landschaftspflegerischen Begleitplan. Der Entfall von Auwald und auwaldähnlichen Beständen wird durch die Ersatzmaßnahme N2 kompensiert.

Eine gesonderte Anhörung der Fischereiberechtigten ist unseres Erachtens nicht veranlasst, da sie nicht Träger öffentlicher Belange sind. Es bestand im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Gelegenheit zur Äußerung.

2.3.7.5 Eisenbahnbetrieb

Eine förmliche Entwidmungserklärung für planfestgestellte Betriebsanlagen der Eisenbahn ist u. E. vorliegend nicht erforderlich. Die Entwidmung wird aufgrund der Konzentrationswirkung konkludent im Planfeststellungsbeschluss mitausgesprochen. Vom Eisenbahnbundesamt wird diese Rechtsauffassung geteilt. Die DB Netz AG bezieht sich in ihrer Stellungnahme auf die gemeindliche Bauleitplanung, bei der die Konzentrationswirkung nicht besteht. Insofern sind die Sachverhalte auch nicht vergleichbar.

Nach einer Forderung der DB Netz AG müsse die Lärmschutzwand so beschaffen sein, dass auch ein Fahrzeugaufprall aufgefangen werden kann. Darüber hinaus müsse sie auch gegen die vom Baubetrieb ausgehenden Druck- und Sogwirkungen beständig sein; diesbezüglich sei ein statischer Nachweis vorzulegen. Das Straßenbauamt München hat zugesichert, die Standsicherheit und den Aufprallschutz der Lärmschutzwand im Rahmen der Ausführungsplanung mit der DB Netz AG abzustimmen. Dadurch ist sichergestellt, dass die Belange der DB Netz AG Berücksichtigung finden.

Das Eisenbahnbundesamt hält darüber hinaus aufgrund der Annäherung der St 2088 an die Güterbahnstrecke eine rechtzeitige Abstimmung der vorgesehenen Baumaßnahmen mit der DB-Netz AG für erforderlich. Auch dies wurde vom Vorhabensträger zugesagt.

Eine generelle Gewährung aller zukünftigen Aus-, Umbau- und Unterhaltungsmaßnahmen für den Eisenbahnbetrieb konnte mangels Konkretisierung der einzelnen Maßnahmen nicht in diesen Beschluss aufgenommen werden. Überdies sind bei zu erwartenden Störungen des Straßenbetriebs notwendige Maßnahmen vorab mit dem Vorhabensträger abzustimmen.

Wir halten es auch nicht für erforderlich, dass der Vorhabensträger vor Durchführung einzelner Maßnahmen die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH einholt. Diese hatte bereits im Planfeststellungsverfahren Gelegenheit zur Stellungnahme. Insofern genügt es daher, wenn die DB Services Immobilien GmbH von den Unterlagen zur Ausführungsplanung zur Information Kenntnis erlangt.

Da im Zusammenhang mit der Planfeststellung keine Bauwerke im Bereich der Bahn vorgesehen sind, bedurfte es schließlich keiner Ausführungen hinsichtlich der Einhaltung von Abstandsflächen. Es fehlt insofern der Regelungsgegenstand.

2.4 Private Einwendungen

2.4.1 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 6.200 m² 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.

2.4.2 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 C 2.3.4 behandelt.

2.4.3 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.

Art. 17 BayStrWG schützt 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, zu § 8a FStrG). 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.

2.4.4 Wertminderung

Im Verfahren wurde verschiedentlich die Befürchtung geäußert, der Ausbau des Föhringer Rings führe zu einer Wertminderung angrenzender Grundstücke.

Die Straßenplanung hat Rücksicht auf die Inanspruchnahme fremden Eigentums zu nehmen. Insbesondere erhebliche Nachteile, die die Enteignungsschwelle nicht erreichen, sind in die Abwägung einzustellen und gegebenenfalls durch Schutzvorkehrungen auszugleichen, sofern sie wesentlich, also unzumutbar sind. Insbesondere Lärm- und Abgasbeeinträchtigungen gehören zu den abwägungserheblichen Belangen, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen, wenn sie normativ festgesetzte Zumutbarkeitsschwellen überschreiten. Eine Entschädigung in Geld ist gem. Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG zu leisten, sofern Schutzvorkehrungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Nach dem Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen werden bei den Einwendungsführern, die eine Wertminderung besorgen, die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. nur an einer Fassade um 0,6 dB(A) überschritten. Diesbezüglich besteht ggf. ein Entschädigungsanspruch nach § 42 BImSchG für passiven Schallschutz. Da

auch hinsichtlich der Schadstoffbelastung nach den Ausführungen des LfU mit keiner Überschreitung der Grenzwerte zu rechnen ist, kommt keine weitere Entschädigung auf der Grundlage von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG in Betracht. Lagenachteile, die eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge haben, weil der Markt ein derartiges Grundstück anders bewertet als ein Grundstück, das keine unmittelbare Belegenheit zu einer – nunmehr ausgebauten – Staatsstraße hat, werden nicht von Art. 74 Abs. 2 S. 3 BayVwVfG erfasst (vgl. BVerwG, NJW 1997, S. 142 ff.). Diese sind vielmehr als Ausfluss der Sozialbindung hinzunehmen.

2.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der zweibahnige Ausbau des Föhringer Rings 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 zweibahnigen Ausbaus des Föhringer Rings ungünstiger beurteilt.

2.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

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. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 S. 1 Nr. 1 des KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage 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 sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweis zur Auslegung des Plans

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

München, 26.07.2004

Sander
Regierungsrat z.A.