

Aktenzeichen: 225-43543 St2362 - 002

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Neubau der Staatsstraße St 2362
Querspange Panorama – Schwaig
in der Stadt Rosenheim**

München, 29.04.2004

Inhaltsverzeichnis:

A Entscheidung

| | | |
|-----|---|-----|
| 1. | Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.03.2000 | 6 |
| 2. | Feststellung des Plans | 6 |
| 3. | Festgestellte Planunterlagen | 6 |
| 4. | Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen | 7 |
| 4.1 | Unterrichtungspflichten | 7 |
| 4.2 | Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen) | 8 |
| 4.3 | Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz | 8 |
| 4.4 | Verkehrslärmschutz | 9 |
| 4.5 | Landwirtschaft | 10 |
| 4.6 | Wald | 10 |
| 4.7 | Fischerei | 10 |
| 4.8 | Militärische Belange | 101 |
| 4.9 | Sonstige Nebenbestimmungen | 101 |
| 5. | Wasserrechtliche Erlaubnisse | 12 |
| 5.1 | Gegenstand / Zweck | 12 |
| 5.2 | Plan | 12 |
| 5.3 | Erlaubnisbedingungen und -auflagen | 12 |
| 6. | Straßenrechtliche Verfügungen | 13 |
| 7. | Entscheidungen über Einwendungen | 13 |
| 7.1 | Anordnungen im Interesse von Betroffenen | 13 |
| 7.2 | Zurückweisungen | 13 |
| 8. | Sofortige Vollziehbarkeit | 13 |
| 9. | Kostenentscheidung | 13 |

B Sachverhalt

| | | |
|----|---|----|
| 1. | Beschreibung des Vorhabens | 14 |
| 2. | Vorgängige Planungsstufen | 14 |
| 3. | Planfeststellungsbeschluss vom 21.03.2002 | 15 |
| 4. | Ablauf des Planfeststellungsverfahrens | 16 |

C Entscheidungsgründe

| | |
|--|-----------|
| 1. Verfahrensrechtliche Bewertung | 18 |
| 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen) | 18 |
| 1.2 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen | 18 |
| 1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen | 19 |
| 1.4 Verfahren zur Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG | 19 |
| 2. Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG | 20 |
| 3. Materiell-rechtliche Würdigung | 23 |
| 3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen) | 23 |
| 3.2 Planrechtfertigung | 23 |
| 3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung | 29 |
| 3.4 Private Einwendungen | 54 |
| 3.5 Gesamtergebnis | 66 |
| 3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen | 67 |
| 4. Sofortige Vollziehbarkeit | 67 |
| 5. Kostenentscheidung | 69 |
| Rechtsbehelfsbelehrung | 69 |
| Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung | 70 |

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

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

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

Aktenzeichen: 225-43543 St2362 - 002

**Vollzug des BayStrWG;
Neubau der Staatsstraße St 2362
Querspange Panorama – Schwaig
von Bau-km 0+185 bis Bau-km 3+278**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Entscheidung

1. Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.10.2000

Der Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 21.03.2000, Az. 225.4-43543 St 2362-1, für den Neubau der Staatsstraße 2362 - Querspange Panorama - Schwaig (Plan vom 10.06.1997) wird hiermit aufgehoben.

2. Feststellung des Plans

Der Plan vom 06.03.2003 für den Neubau der Staatsstraße 2362, - Querspange Panorama – Schwaig, - mit den aus Ziffern 4 und 7 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen wird festgestellt.

3. Festgestellte Planunterlagen

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

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|----------------------|---|----------------|
| 1 | Erläuterungsbericht (Bl. Nr. 1 – 54), Anhang 1 - 3 | |
| 2 | Übersichtskarte | 1 : 25.000 |
| 3 | Übersichtslageplan (Luftbild) | 1 : 5.000 |
| 6 | Straßenquerschnitte St 2362 – Dammlage (Bl. Nr. 1) St 2362 – mit Lärmschutz (Bl. Nr. 1) | 1 : 50 |
| 7 | Lagepläne und Bauwerksverzeichnis Lagepläne (Bl. Nr. 1 - 4) Bauwerksverzeichnis | 1 : 1.000 |
| 8 | Höhenpläne St 2362 (Bl. Nr. 1 - 4) | 1 : 1.000/100 |

| | | |
|---------|--|-----------|
| 11 | Ergebnisse schalltechnischer Untersuchungen | |
| 11.1 | Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen | |
| 11.2 | Lagepläne zu den schalltechnischen Berechnungen (Bl. Nr. 1 – 2) | 1 : 2.000 |
| 12 | Landschaftspflegerische Begleitplanung (Ordner 2) | |
| 12.1/.2 | Textteil und Legende (Bl. Nr. 1 - 43) | |
| 12.3 | Landschaftspflegerischer Bestands- und Konfliktplan | 1 : 5.000 |
| 12.4 | Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Bl. Nr. 1 - 4) | 1 : 1.000 |
| 14 | Grunderwerb | |
| 14.1 | Grunderwerbspläne (Bl. Nr. 1 - 4) | |
| 14.2 | Grunderwerbsverzeichnis (Bl. Nr. 1 – 19a) | 1 : 1.000 |

Die Ergebnisse wassertechnischer Berechnungen (Planunterlage 13, Bl. Nr. 1 - 9) sind den Planunterlagen nachrichtlich beigelegt.

4. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen

4.1 Unterrichtungspflichten

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

4.1.1 Der Deutschen Telekom AG, Niederlassung Rosenheim, Bahnhofstr. 23, 83022 Rosenheim, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

4.1.2 Der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Roßwachtstraße 40, 85221 Dachau, Tel. 08131/291-2332, mit einer Vorlauffrist von sieben Monaten, damit eventuell erforderliche Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen (110-kV-Kabel bzw. Freileitungen) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich von Erdkabeln ist zur Vermeidung von Kabelschäden die E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft zu beachten sind. Vor allem beim Einsatz größeren Baugerätes im Bereich der Energieversorgungsfreileitungen ist besondere Vorsicht geboten.

4.1.3 Der E.ON Netz GmbH TK-Service München, Denissstraße 3a, 80335 München, Tel. 089/1254-2398, zwei Wochen vor Baubeginn, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Fernmelde- und Signalkabeln mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

4.1.4 Den Stadtwerken Rosenheim GmbH & Co. KG, Bayerstraße 5, 83022 Rosenheim, Tel. 08031/36-2375, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasserversorgungsleitungen (BWZ Nr. 4.11), Gasversorgungsleitungen (BW-Verz. Nr. 4.03), Mittel- und Niederspannungskabeln (BW-Verz. Nr. 4.06), Stromversorgungskabeln (BW-Verz. Nr. 4.10) und Telekommunikationskabeln (BWV

Nr. 4.11) mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

4.1.5 Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Am Hofgraben 4, 80539 München, damit ein Vertreter der Dienststelle die Oberbodenarbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde beobachten kann.

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

4.1.6 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.

4.1.7 Der Erdgas Südbayern GmbH, Betriebsstelle Ebersberg, Raiffeisenstraße 1, 85560 Ebersberg, Tel. 08092/21068.

4.2 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

4.2.1 Der Vorhabensträger wird verpflichtet, dass der Abflussquerschnitt unter der neugebauten Brücke über den Auerbach (BW 01, km 1+046 bis im 1+089) freigehalten wird. Die durch das Brückenbauwerk entstehenden Mehraufwendungen für die Gewässerunterhaltung des Auerbaches sind durch den Vorhabensträger zu tragen.

4.2.2 Die geplante Grundwasserwanne (BW 03, km 1+963) ist so auszubilden, dass der Grundwasserstrom nicht beeinträchtigt wird. Dabei ist chromatarmer Zement für das Brückenbauwerk zu verwenden. In der Bauphase sind bei Freilegung des Grundwassers die einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen zu beachten.

4.3 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

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

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

4.3.3 Der Vorhabensträger hat für eine dauerhafte Sicherung und Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen zu sorgen und die zukünftige Nutzungsart als ökologische Ausgleichsfläche auch im Grundbuch kenntlich zu machen.

4.3.4 Die Baumaßnahme ist während der gesamten Dauer durch Fachkräfte in geeigneter Weise naturschutzfachlich zu überwachen.

4.3.5 Für die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft sind landschaftspflegerische Ausführungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugeordneten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Das schließt auch eine sachgerechte Pflege ein. Die Erstellung der landschaftspflegerischen Ausführungs- und Pflegepläne und die Durchführung der Maßnahmen hat im Einvernehmen mit der unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

4.3.6 Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen (Feuchtbiotop, Hohlwege, Streuwiesen, aufgelassene Kiesgruben, etc.) abgelagert werden.

4.3.7 Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung der außerhalb der Bauflächen liegenden wertvollen Landschaftsbestandteile (Feuchtfelder, Quellhorizonte, Magerstandorte, etc.) zu erfolgen.

4.4 Verkehrslärmschutz

4.4.1 Für die Straßenoberfläche ist ein lärmindernder Fahrbelag zu verwenden, der den Anforderungen eines Korrekturwertes D_{stro} von minus 2 dB(A) gemäß Tabelle 4 zu Nr. 4.4.1.3 der RLS-90 entspricht.

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

O.g. Ansprüche gegen den Vorhabensträger haben die Eigentümer der in der Stadt Rosenheim liegenden Anwesen:

Rackermoos 24 (IO-33), 26 (IO-35, IO-36)

Hohenofener Str. 102 (IO-42)

Severinstr. 1 (IO-97, IO-171)

Kleiststr. 32a (IO-178), 34 (IO-142, IO 181), 46 (IO-151, IO-152), 48 (IO-153), 50 (IO-154), 52 (IO-155, IO-156), 54 (IO-157), 56 (IO-158, IO-159)

Mangfallstr. 34 (IO-172)

Aisinger Straße 10 (IO-187)

4.4.3 Die Eigentümer der in den Planunterlagen (Unterlagen 11. 1, 11.2, Anhang zu den Ergebnistabellen) aufgeführten Anwesen haben gegen den Vorhabensträger darüber hinaus gegebenenfalls einen Anspruch auf angemessene Entschädigung für die Beeinträchtigung von Außenwohnbereichen, soweit die zulässigen Tageslärmgrenzwerte gemäß den Lärmberechnungen überschritten werden. Auszugleichen ist nur die Lärmbelastung, die oberhalb des in der 16. BImSchV festgelegten jeweiligen Tagesgrenzwertes liegt. Die Bemessung der Entschädigung richtet sich nach den "Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 1997" mit der Maßgabe, dass die Entschädigung sich nach der durch die Lärmbeeinträchtigung bedingten Wertminderung des gesamten Anwesens zu richten hat (BVerwG vom 19.09.1993, DVBl 1994, S. 338). Die Entschädigungsansprüche bestehen nur, soweit auf den zu schützenden Gebäudeseiten tatsächlich Außenwohnbereiche, d.h. Balkone, Loggien, Terrassen oder Teile eines Gartens, die zum Aufenthalt geeignet sind, vorhanden sind. Die Betroffenen sind auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

4.4.4 Zum Schutz der betroffenen Wohngebiete vor Baulärm sind die bei der Baudurchführung entstehenden Schallimmissionen auf die Zeit von 07.00 bis 20.00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dabei sind Regelungen der „Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32.BImSchV“ vom 29.08.2002 und die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970 zu beachten. Der Zulieferverkehr ist, wenn er durch schutzwürdige Wohngebiete geführt werden muss, ausschließlich tagsüber abzuwickeln. Massenguttransporte sind über Wege außerhalb von schutzwürdigen Wohngebieten oder ggf. auch über die neue Trasse zu leiten.

4.5 Landwirtschaft

- 4.5.1 Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nach Möglichkeit nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen. Bestehende Drainagen sind funktionsfähig zu erhalten bzw. wiederherzustellen.
- 4.5.2 Es ist sicherzustellen, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten.
- 4.5.3 Das landwirtschaftliche Wegenetz ist so zu gestalten, dass auch abgeschnittene Grundstücksteile nach Ende der Baumaßnahme angefahren werden können.
- 4.5.4 Die beanspruchten Wege und vorübergehend benötigten landwirtschaftlichen Flächen sind nach Baubeendigung wieder in einen vor der Baumaßnahme vergleichbaren Zustand zu bringen. Bodenverdichtungen sind durch Auflockerung zu beseitigen.
- 4.5.5 Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.
- 4.5.6 Angrenzende agrarökologische wertvolle Flächen dürfen nicht beeinträchtigt werden (z. B. durch Auffüllung mit überschüssigem, beim Straßenbau anfallendem Erdmaterial).
- 4.5.7 Der Vorhabensträger hat auf einen schonenden Umgang mit dem Mutterboden zu achten. Mögliche Rekultivierungen von landwirtschaftlichen Nutzflächen haben möglichst bei trockenen Bedingungen zu erfolgen.

4.6 Wald

- 4.6.1 Eingriffe in die Auwaldreste im Bereich der Kalten und am Auerbach sind auf das unumgänglich notwendige Maß zu beschränken.
- 4.6.2 Die geplanten Ersatzaufforstungsmaßnahmen als Ergänzung und zur Verbreiterung der Auwaldreststreifen sind im Einvernehmen mit dem Forstamt Rosenheim durchzuführen. Auf eine standortgerechte Bepflanzung ist zu achten.

4.7 Fischerei

- 4.7.1 Bei der Bauausführung ist auf größtmögliche Schonung der Ufervegetation zu achten. Die gegebenenfalls unumgängliche Entfernung von Bäumen und Sträuchern ist nach Beendigung der Maßnahme durch entsprechende Pflanzungen auszugleichen.
- 4.7.2 Mögliche Schäden für Fische und Fischnährtiere sind durch geeignete Sicherheitsvorkehrungen während der gesamten Bauzeit an den vom Ausbau der Straßenentwässerungsanlage betroffenen Gewässern soweit als möglich zu vermeiden. Während der Schonzeit für die hier vorkommenden Fischarten ist hierauf besonders zu achten.
- 4.7.3 Wenn bei Unfällen, Betriebsstörungen, etc. verunreinigtes Wasser über die Straßenentwässerungsanlage in die Vorflut gelangt, sind das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und die Fischereiberechtigten sofort zu verständigen.

4.8 Militärische Belange

Bei Baumaßnahmen im Bereich der Bundesstraße B 15 ist das Allgemeine Rundschreiben Nr. 22 / 1996 BMVBW „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge“ (RABS) zu beachten.

4.9 Sonstige Nebenbestimmungen

4.9.1 Belange der E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau, Rowachtstrae 40, 85221 Dachau

- 4.9.1.1 Die Sicherheit des Anlagenbestandes und -betriebes darf nicht beeinträchtigt werden.
- 4.9.1.2 Vor Baubeginn ist das 110-kV-Kabel Anschlussleitung Rosenheim/Mitte, Ltg. Nr. J242 (BW-Verz. Nr. 4.14) im Bereich der Straße freizulegen und durch Schutzrohre zu sichern.
- 4.9.1.3 Für die betroffenen Kabel hat der Vorhabensträger eine Schutzzone von 1 m beidseitig der Leitungstrasse von Bebauungen und Aufgrabungen freizuhalten. Bei Anpflanzungen in diesem Bereich ist eine Schutzzonenbreite von 2,5 m einzuhalten.
- 4.9.1.4 Eine Anpflanzung von hochwachsenden Pflanzen innerhalb der Leitungsschutzzone der 110-kV-Freileitungen Pang-Sinning (Ltg. Nr. J128) und Rosenheim-Pang (Ltg. Nr. W322) ist nicht zulässig. Insofern hat der Vorhabensträger die vorgesehenen Maßnahmen zur Bepflanzung auf der Ausgleichsfläche A 1 der E.ON Netz GmbH zur Überprüfung der Sicherheitsabstände (22,5 m und 30,0 m) vorzulegen und mit ihr abzustimmen.

4.9.2 Belange der Deutschen Bahn Energie GmbH, Energieversorgung SW, Richelstrae 16, 80634 München

- 4.9.2.1 Der Bestand der 110-kV- Bahnstromfernleitung muss zur Aufrechterhaltung der Stromversorgung gewährleistet sein.
- 4.9.2.2 Die Schutzstreifenbreite der 110-kV- Bahnstromfernleitung von 2 x 30 m ist zu beachten.
- 4.9.2.3 Die Zufahrt zu den Masten der 110-kV- Bahnstromfernleitung mit LkW muss jederzeit gewährleistet sein.
- 4.9.2.4 Die im Erdboden liegenden Erdungsbnder der Maste dürfen nicht beschädigt werden. Eventuell erforderliche Anpassungsmaßnahmen an den Erdungsanlagen gehen zu Lasten des Vorhabensträgers.
- 4.9.2.5 Die Standsicherheit der Maste muss gewahrt bleiben. Im Radius von 9 m von Mastmitte aus dürfen Abgrabungen, Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien, Bebauungen und Bepflanzungen nicht durchgeführt werden. Das sich daran anschließende Gelände darf höchstens mit einer Neigung von 1:1,5 abgetragen werden.
- 4.9.2.6 Änderungen am Geländeniveau (z. B. durch Aufschüttungen, Lagerungen von Materialien, Bebauungen) dürfen im Schutzstreifen nicht durchgeführt werden. Unumgängliche Ausnahmeregelungen sind der DB Energie GmbH rechtzeitig zur Genehmigung vorzulegen.
- 4.9.2.7 Der Vorhabensträger hat darauf zu achten, dass die Endwuchshöhe einer Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern innerhalb des Schutzstreifens der Bahnstromleitung (2 x 30 m) maximal 3,50 m betragen darf.
- 4.9.2.8 Sofern durch das Bauvorhaben eine Änderung der Bahnstromleitung (z. B. Versetzen bzw. Erhöhen von Masten) notwendig wird, hat der Vorhabensträger eine bauaufsichtliche Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen durch den Sb 3 des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle München, Arnulfstr. 9/1180335 München, einzuholen. Auf die geltenden Bestimmungen gemäß DIN VDE 0105 und DIN VDE 0210 wird hingewiesen.

4.9.3 Belange der Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG, Bayerstraße 5, 83022 Rosenheim

Der Vorhabensträger hat bei einer Überbauung der durch die Baumaßnahme betroffenen Wasserversorgungs- und Gasversorgungsleitungen und der Mittel- und Niederspannungskabel für geeignete Schutzmaßnahmen zu sorgen.

4.9.4 Belange der Stadtentwässerung Rosenheim, Königstraße 24, 83022 Rosenheim

4.9.4.1 Die in der Straßentrasse verlaufenden Schächte für den Südsammler müssen auf Straßenniveau angehoben werden.

4.9.4.2 Der Vorhabensträger hat die Kanalstatik zu überprüfen und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Aufnahme der zusätzlichen Lasten durchzuführen.

4.9.4.3 Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahme hat der Vorhabensträger zur Beweissicherung eine TV- Befahrung der Kanäle vorzunehmen.

4.9.5 Belange der Erdgas Südbayern GmbH, Betriebsstelle Ebersberg, Raiffeisenstraße 1, 85560 Ebersberg

Eine Überbauung, Bepflanzung mit Bäumen oder dauerhafte Lagerung von Gegenständen über den Gasversorgungsleitungen durch den Vorhabensträger ist nicht zulässig.

5. Wasserrechtliche Erlaubnisse

5.1 **Gegenstand / Zweck**

Der Stadt Rosenheim wird die gehobene Erlaubnis (Art. 16 Bayer. Wassergesetz) zum Einleiten des gesammelten Straßenoberflächenwassers über Absetz- und Versickerbecken in das Grundwasser bzw. über Absetzbecken in Oberflächengewässer (Kalten, Kaltenmühlbach) erteilt.

5.2 **Plan**

Den Benutzungen liegen die Planfeststellungsunterlagen zugrunde.

5.3 **Erlaubnisbedingungen und -auflagen**

5.3.1 **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.

5.3.2 **Betrieb und Unterhaltung**

Die Entwässerungseinrichtungen sind nach dem Stand der Technik zu errichten und 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.

5.3.3 **Anzeigepflichten**

Änderungen der erlaubten Art und des Umfangs des eingeleiteten Wassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise sind unverzüglich dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt Rosenheim und der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig

unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine hierzu erforderliche Erlaubnis zu beantragen.

6. Straßenrechtliche Verfügungen

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

Soweit nicht Art. 6 Abs. 7, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG gelten, werden von Staatsstraßen, 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. Das Wirksamwerden der Verfügung ist der das Straßenverzeichnis führenden Behörde mitzuteilen.

7. Entscheidungen über Einwendungen

7.1 Anordnungen im Interesse von Betroffenen

Die Vorhabensträgerin hat bei der Bauausführung soweit als möglich Bauweisen zu wählen, die nachteilige Auswirkungen auf Gebäude benachbarter Grundstücke (z.B. durch Erschütterungen) vermeiden. Gegebenenfalls ist rechtzeitig vor Baubeginn auf Kosten des Vorhabensträgers eine Beweissicherung durchzuführen. Der Vorhabensträger hat die jeweiligen Grundstückseigentümer rechtzeitig vorher zu informieren und das Beweissicherungsverfahren mit diesen abzustimmen.

7.2 Zurückweisungen

Die übrigen im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen/Anträge 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.

8. Sofortige Vollziehbarkeit

Die sofortige Vollziehung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird angeordnet.

9. Kostenentscheidung

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

Auslagen werden gegebenenfalls noch gesondert in Rechnung gestellt.

B Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Der festgestellte Plan umfasst den Neubau der Staatsstraße St 2362 - Querspange Panorama - Schwaig - in der Stadt Rosenheim. Die Planung schwenkt im Westen von der Kreisverkehrsanlage Schwaig bei Bau-km 0+185 ab und führt im Süden des Kernbereiches der Stadt Rosenheim, tangential zu diesem nach Osten zur Kreuzung mit der Bundesstraße B 15 bei Bau-km 2+933. Die Maßnahme schließt damit die straßenbauliche Lücke zwischen der im Westen aus dem Mangfalltal kommenden Staatsstraße 2078 und der von der B 15 an der sogenannten Panorama-Kreuzung nach Osten abzweigenden Staatsstraße 2095.

Die Planung sieht eine einbahnige, zweistreifige Straße mit ca. 3,1 km Länge vor. Beiderseits der Querspange werden kombinierte Geh- und Radwege angelegt. Kreuzende Verkehrswege werden höhengleich angeschlossen. Der von der Kreisverkehrsanlage Schwaig abzweigende südliche Ast der St. 2078 wird auf einer Länge von 90 m verlegt. Die St 2010 wird von der B 15 abgetrennt und ca. 170 m weiter westlich an die Querspange angeschlossen. Die St 2095 wird östlich der Panorama-Kreuzung bis über die Kreuzung Happinger Straße hinaus und auf einer Länge von rd. 340 m durch Spurerweiterungen abgeändert. Für den Schutz von benachbarten Anwesen vor Straßenverkehrslärm sind teilweise aktive Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen.

Im übrigen verweisen wir auf die Darstellungen im Erläuterungsbericht und in den Plänen der festgestellten Planunterlagen.

2. Vorgängige Planungsstufen

2.1 Ausbauplanung für Staatsstraßen

Die Querspange Panorama - Schwaig als Ortsumfahrung im Zuge der Staatsstraßen 2078 bzw. 2362 wurde im Jahre 1988 wegen ihrer Bedeutung für den Regional- bzw. Ortsverkehr im Regionalplan Südostoberbayern zur Aufnahme bei der Fortschreibung des Ausbauplanes für Staatsstraßen empfohlen. Da die Straßenbaulast an dieser Straßenverbindung aufgrund des besonderen kommunalen Interesses der Stadt Rosenheim übertragen werden sollte, ist eine Aufnahme in die Ausbauplanung für Staatsstraßen unterblieben (C.3.2.2.4).

2.2 Landesplanung

Im Landesentwicklungsprogramm vom 12.03.2003 (LEP) ist als Ziel festgesetzt, dass entsprechend den fachlichen Zielen "Straßenbau" des LEP (Teil B X Ziff. 4.3) die Staatsstraßen zusammen mit den Bundesstraßen ein geschlossenes und gut ausgebautes Verkehrsnetz bilden sollen. Nach Ziff. 4.5 sind dabei zur Umfahrung von Engstellen und zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrs- und Umweltsituation Ortsumfahrungen zu schaffen.

Die Stadt Rosenheim ist im LEP (Anhang 10) als Oberzentrum ausgewiesen. In Anhang 5 des LEP ist der Stadt- und Umlandbereich Rosenheim im ländlichen Raum bestimmt, zu welchem, neben der kreisfreien Stadt Rosenheim, vom Landkreis Rosenheim die Gemeinden Großkarolinenfeld, Kolbermoor, Neubeuern, Raubling, Rohrdorf und Stephanskirchen gehören. Dieser Zusammenschluss trägt der Tatsache des Verdichtungsansatzes sowie der siedlungsstrukturellen und engen funktionalen Verflechtung des Oberzentrums Rosenheim mit den o. a. Gemeinden Rechnung. Diese Verflechtung verursacht sowohl überregionalen als auch regionalen Verkehr. Verkehrswege zur Aufnahme des Verkehrs im Verflechtungsraum müssen so geschaffen werden, dass gleichzeitig eine Entlastung der innerörtlichen Bereiche erreicht wird. Oberzentren sollen nach A IV Ziff. 1.9 LEP

“als Schwerpunkte von überregionaler Bedeutung die Bevölkerung ihres Oberbereiches mit Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfes versorgen“. Hierzu ist ein leistungsfähiges Straßennetz erforderlich.

Im Anhang 12 c LEP ist der Straßenzug St 2078 – St 2362 als Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung aufgenommen, welche die Landeshauptstadt München mit den Mangfallorten Feldkirchen/Westerham, Bruckmühl, Bad Aibling, Kolbermoor und Rosenheim verbindet und im weiteren Verlauf über Stephanskirchen nach Rohrdorf zur BAB A 8 führt. Nach A IV Ziff. 2.1 sollen Entwicklungsachsen zu einer geordneten und ökologisch tragfähigen siedlungsmäßigen und infrastrukturellen Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume beitragen.

2.3 Regionalplanung

Im Regionalplan Südostoberbayern (Region 18) vom 05.12.2001 ist als fachliches Ziel unter B VI Ziff. 3.2.4 die Freihaltung der Trasse für den Neubau einer St 2362, Spange Panorama - Schwaig, in Rosenheim vorgesehen.

2.4 Raumordnung

Für die vorliegende Straßenplanung wurde kein eigenes Raumordnungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die höhere Landesplanungsbehörde erklärt, dass ein solches Raumordnungsverfahren wegen der fehlenden erheblich überörtlichen Bedeutung des Vorhabens nicht erforderlich sei.

2.5 Bauleitplanung

Die Querspange Panorama - Schwaig ist in den Flächennutzungsplänen der ehemaligen Gemeinden Aising (Genehmigung vom 29.07.1966) und Pang (Genehmigung 1967) sowie der Stadt Rosenheim (Genehmigung vom 12.12.1995) dargestellt.

In folgenden Bebauungsplänen der Stadt Rosenheim bzw. der ehemaligen Gemeinde Aising ist die verfahrensgegenständliche Straßenplanung - dort als Südtangente Schwaig-Panorama bzw. geplante Umgehungsstraße bezeichnet - im Geltungsbereich eingetragen:

- Bebauungsplan Nr. 31 (Stadt Rosenheim, Rechtsverbindlichkeit 18.03.1991)
Arnulf-/Kleiststraße
- Bebauungsplan Nr. 35 (Stadt Rosenheim, Rechtsverbindlichkeit 13.12.1984)
Am Hirschbichl
- Bebauungsplan Nr. 6 Teil I (Gemeinde Aising, Rechtsverbindlichkeit 19.01.1973)
Ortsteil Aisingerwies
- Bebauungsplan Nr. 6 Teil II (Gemeinde Aising, Rechtsverbindlichkeit 19.12.1974)
Ortsteil Aisingerwies

3. **Planfeststellungsbeschluss vom 21.03.2000, Az. 225.4-43543 St 2362-1**

Bereits im Jahre 1997 hat die Stadt Rosenheim für den Neubau der Staatsstraße 2362 Querspange Panorama - Schwaig – ausgehend von einer Ortsdurchfahrt der Staatsstraße und damit als Straßenbaulastträger gem. Art. 42 Abs. 1 BayStrWG – die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt. Gegen den für sofort vollziehbar erklärten Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern vom 21.03.2000 wurden Klagen erhoben und jeweils beantragt, die aufschiebende Wirkung der Klagen wieder herzustellen. Das Verwaltungsgericht München stellte

mit Beschluss vom 03.05.2001 die aufschiebende Wirkung der Klagen wieder her, weil es bei dem Straßenprojekt vom Neubau einer Staatsstraße auf freier Strecke ausging und darum mit der Stadt Rosenheim ein unzuständiger Straßenbaulastträger die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens beantragt hatte. Es waren damit erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses wegen der Straßenklassifikation und der Zuständigkeit der Stadt Rosenheim gegeben. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hat diese Rechtsauffassung trotz Beschwerde des Freistaates Bayern und der Stadt Rosenheim mit Beschluss vom 10.08.2001 bestätigt.

Ausgehend von dieser Rechtslage hat in der Folgezeit die Stadt Rosenheim mit dem Freistaat Bayern eine Sonderbaulastvereinbarung gem. Art 44 Abs. 1 BayStrWG abgeschlossen, in welcher sie die Straßenbaulast für die Staatsstraße 2362 Querspange Panorama - Schwaig übernommen hat (C.3.2.2.4) und den Antrag auf Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens gestellt.

4. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 30.04.2003 beantragte die Stadt Rosenheim, für den Neubau der Staatsstraße St 2362 Querspange Panorama - Schwaig das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 03.07.2003 bis 04.08.2003 bei der Stadt Rosenheim nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Rosenheim oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 18.08.2003 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Stadt Rosenheim
- Wasserwirtschaftsamt Rosenheim
- Straßenbauamt Rosenheim
- Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
- Bayer. Landesamt für Umweltschutz
- DB Services Immobilien GmbH München
- Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Landwirtschaftsamt Rosenheim
- Deutsche Telekom AG, Niederlassung Rosenheim
- Forstamt Rosenheim
- Oberfinanzdirektion München
- Erdgas Südbayern GmbH
- E.ON Netz GmbH, TK-Service München
- E.ON Netz GmbH, Netzzentrum Dachau
- DB Energie GmbH, Energieversorgung SW Bahnstromfernleitungen, München
- Stadtwerke Rosenheim GmbH & Co. KG
- Fachberater für Fischerei beim Bezirk Oberbayern
- Bayerischer Bauernverband

- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz e.V.
- Landesjagdverband e.V.
- Landesfischereiverband Bayern e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Sachgebiet 801 der Regierung von Oberbayern
- Sachgebiet 830 der Regierung von Oberbayern

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 16. und 17.12.2003 im Kultur- und Kongreßzentrum der Stadt Rosenheim erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon durch öffentliche Bekanntmachung benachrichtigt. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Der Vorhabensträger hat seine Planung in der Tektur vom 27.01.2004 geändert. Die Tektur beinhaltet im wesentlichen die Verlängerung aktiver Lärmschutzanlagen in den südlichen Anschluss der Mangfallstraße. Da mit dieser Tektur den Forderungen von Einwendungsführern nachgekommen wird und sich dadurch keine neuen oder wesentlich anderen Betroffenheiten ergeben, war eine erneute Anhörung nicht notwendig.

C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach 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 Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen

Im Verfahren wurde eingewendet, dass die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die St 2362 Querspange Panorama - Schwaig in der Sonderbaulast der Stadt Rosenheim nicht vor einer Beendigung des vorausgegangenen Planfeststellungsverfahrens für den Neubau der Staatsstraße 2362 Querspange Panorama - Schwaig (Planung vom 10.06.1997) hätte erfolgen dürfen. Dieses Planfeststellungsverfahren endete mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.03.2000 (Az. 225.4-43543 St 2362-1), welcher aber aufgrund von Klagen vor dem Bayerischen Verwaltungsgericht München nicht bestandskräftig wurde. Die Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens vor Aufhebung des alten Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 21.03.2000 ist auf Antrag des Vorhabensträgers möglich, weil die Aufhebung des ersten Planfeststellungsverfahrens unter A.1 dieses Beschlusses sicher stellt, dass nur das hier festgestellte Straßenbauprojekt verwirklicht werden kann und es nicht zu widersprüchlichen Planaussagen kommt (vgl. C.3.2.2.5) und die beiden Planfeststellungsverfahren aufgrund der unterschiedlichen Straßenklassifikation auch nicht identisch sind. Das Straßenbauprojekt, über das hier zu entscheiden war, betrifft den Bau einer Ortsumfahrung (Staatsstraße auf freier Strecke) durch die Stadt Rosenheim. Die Stadt Rosenheim hat in einer Vereinbarung mit dem Freistaat Bayern als eigentlichem Straßenbaulastträger die Baulast für den Bau dieser Staatsstraße übernommen (vgl. C.3.2.2.4). Das Vorhaben weicht wegen der an freier Strecke geltenden technischen Ausbaustandards und sich zwischenzeitlich weiterentwickelter verkehrlicher und rechtlicher Grundlagen in einigen wesentlichen Punkten vom damaligen planfestgestellten Vorhaben über den Bau einer Ortsdurchfahrt im Zuge der St 2362 ab.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung ist aus folgenden Gründen nicht erforderlich:

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht für den Bau einer Staatsstraße nach dem BayStrWG keine Umweltverträglichkeitsprüfung (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, Schnellstraßen und vier- oder mehrspurige Straßen (Art. 4 Abs. 1 i. V. m. Anhang I, Nr. 7 b und c). Um eine derartige Straße handelt es sich bei dem vorgesehenen Bauvorhaben nicht. Für andere Straßen sieht die UVP - RL (Art. 4 Abs. 2 i. V. m. Anhang II, Nr. 10 e) eine Auswahl durch die jeweiligen Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemäß Art. 4 Abs. 3 i. V. m. Anhang III vor.

Gemäß Art. 37 BayStrWG ist beim Neubau einer Staatsstraße nur dann eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn es sich um eine vier- oder mehrstreifige Straße handelt, die eine durchgehende Länge von mindestens 10 km aufweist oder bei einer durchgehenden Länge von 5 km auf einer Länge von mehr als 5% bestimmte naturschutzrechtlich geschützte Bereiche durchschneidet. Für ein-, zwei- oder dreistreifige Straßen gilt nach Art. 37 Nr. 2 BayStrWG ein Schwellenwert von 10 km Länge bei einer gleichzeitigen 5%-igen Durchschneidung von naturschutzrechtlich geschützten Bereichen.

Keine dieser Voraussetzungen des Art. 37 BayStrWG ist bei der vorliegenden Planung der Querspange Panorama - Schwaig erfüllt, so dass eine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen war. Die entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen sind jedoch in den Planunterlagen (Unterlagen 1, 12.1) behandelt und in diesem Beschluss dargestellt und bewertet.

1.4 Verfahren zur Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG

Die Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 25.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie) wurde in deutsches Recht übernommen und zwar in §§ 19a ff. BNatSchG und Art. 13b ff und 49a BayNatSchG. Das Bundesrecht gilt zum Teil unmittelbar. (§ 39 i.V.m. § 4 BNatSchG). Da es den Mitgliedstaaten nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes und des Bundesverwaltungsgerichtes verwehrt ist, sich bei der gebotenen Umsetzung von Richtlinien auf ihr eigenes vertragswidriges Verhalten zu berufen und die Ziele einer Richtlinie durch nicht rechtzeitige oder unvollständige Umsetzung zu unterlaufen, gilt für bereits gemeldete Gebiete der ersten und zweiten Tranche das Verschlechterungsverbot des § 13c BNatSchG.

Ausgangspunkt für die Frage einer Verträglichkeitsuntersuchung in diesem Verfahren sind § 19c Abs. 2 BNatSchG bzw. Art 13c Abs. 2 BayNatSchG, wonach ein Projekt grundsätzlich unzulässig ist, wenn es zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines europäischen Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den schutzzweckmaßgeblichen Bestandteilen führen kann. Abweichend davon kann ein Projekt nur nach § 13c Abs. 3 BNatSchG bzw. Art. 49a Abs. 2 BayNatSchG unter den dort genannten Voraussetzungen zugelassen werden.

Der Vorhabensträger hat zur Abschätzung der Auswirkungen des Projekts eine sogenannte FFH-Verträglichkeitsstudie erstellen lassen (Unterlage 12.5). Im Untersuchungsgebiet befindet sich ein von der bayerischen Staatsregierung aufgrund der FFH-Richtlinie als Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung an die EU-Kommission gemeldeter Bereich, nämlich das Gebiet Nr. 8138-301 "Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenauen". Die geplante Trasse der St 2362 Querspange Panorama - Schwaig tangiert das Gebiet bei Bau-km 1+400, so dass erhebliche Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen durch das Bauvorhaben nicht von vorne herein auszuschließen waren. Es wurde daher eine

Verträglichkeitsuntersuchung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG durchgeführt. Der Landschaftspflegerische Bestands- und Konfliktplan enthält alle Einträge zur räumlichen Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen.

2. Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG/Art. 49a BayNatSchG

2.2 Beschreibung des Gebiets und der maßgeblichen Bestandteile

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich zum großen Teil auf die Kaltenaue südlich von Rosenheim innerhalb des „Rosenheimer Beckens“. Das Gebiet ist umgeben von den Moränenwällen des Inngletschers und dem Voralpenrand. Es ist ein Teil des Naturraumes Inn-Chiemsee-Hügelland und Bestandteil der naturräumlichen Haupteinheit Voralpines Hügel- und Moorland. Der Gebietsvorschlag Nr. 8138-301 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenuen“, mit einigen für den Naturhaushalt besonderes bedeutsamen Strukturen (Fließgewässer Kalten und Auerbach, naturnahe Auwälder) ragt südlich von Oberwöhr in das Untersuchungsgebiet und hat einem Umfang von 435 ha. Die St 2362 verläuft auf einer Fläche von 0,05 ha (bei Bau-km 1+400) innerhalb des FFH-Gebietes. Dort befinden sich die FFH-Lebensräume 6430 „feuchte Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe“ und 91EO „prioritäre Auwälder in einer Größenordnung von 0,01 ha mit Vorkommen von *Alnus glutinosa* und *Fraxinus excelsior* (*Alno padion*, *Alnion incanae*, *Salicion alnae*). Die Kalten ist ein Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit flutender Wasservegetation des *Ranuncilon fluitantis* und als FFH-Lebensraum 3260 anzusehen. Die prioritären Auwälder sind im Untersuchungsgebiet wegen der eingeschränkten Überflutung nach Ausleitung des Auerbaches, der starken Nutzungseinflüsse im Bereich kleiner Auwaldreste und schmalen Auwaldstreifen mit Zunahme des Eichenanteils, der Nutzungsbeschränkung für Auwälder unterhalb der 110 KV- und 20 KV-Leitungen mit regelmäßiger Abholzung des Baum- und Strauchbestandes und der hohen Fichtenanteile in den Auwäldern am südlichen Kaltenufer zum Teil stark vorbelastet, so dass nur für einen kleinen Teil der FFH-Lebensräume ein optimaler Erhaltungszustand gegeben ist. Im wesentlichen beeinträchtigt die intensive landwirtschaftliche Nutzung im Einzugsgebiet und die teilweise fehlenden Gewässerrandstreifen (mindestens 10 m) die naturnahe Kalten und ihre Gewässergüte. Die Beseitigung des Gehölzbestandes unter den Freileitungen führt zu einer Feuchtbrache, die im weitesten Sinne als 6430 „Feuchte Hochstaudenfluren“ anzusehen ist. Im Untersuchungsgebiet ist im Bereich der Kaltenaue und des benachbarten Auerbaches das Vorkommen des Eisvogels (*Alcedo atthis*, Vogelschutzrichtlinie, Anhang I) und in der Kaltenaue die Bachmuschel (*Unio crassus*, FFH-Richtlinie, Anhang II) nachgewiesen. Für das für Zerschneidungen empfindliche Große Mausohr (*Myotis myotis*, FFH-Richtlinie, Anhang II) liegt ein älterer Nachweis vor. Die Kaltenaue kommt für das Große Mausohr nur als Jagdrevier in Betracht.

Bei der Festlegung des Untersuchungsrahmens für die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durch das Bayerische Landesamt für Umweltschutz, und die Höhere und Untere Naturschutzbehörde wurde davon ausgegangen, dass das FFH-Gebiet Kalten/Kaltenaue nicht als EU-Vogelschutzgebiet im Sinne der Vogelschutzrichtlinie zu behandeln ist. Vorsorglich wurden jedoch die FFH-Erhebungen (BEUTLER, 2003) auf den Wachtelkönig (*Crex crex*) ausgedehnt. Er konnte jedoch im Einwirkungsbereich der Trasse nicht nachgewiesen werden. Die Voraussetzungen für eine Ansiedelung in den potentiellen Bereichen sind aufgrund der starken Erholungsnutzung dieser Flächen als relativ ungünstig zu beurteilen. Die Projektwirkungen auf das Vorkommen des Eisvogels sind berücksichtigt. Weitere streng geschützte Vogelarten der Vogelschutzrichtlinie sind nicht betroffen.

2.3 Erhaltungsziele und Schutzzwecke

Für das betroffene FFH-Gebiet liegen innerhalb des Stadtgebietes von Rosenheim keine flächenbezogenen Erhaltungsziele vor. Die Erhaltungsziele wurden daher zu dem gemeldeten FFH-Gebiet wie folgt ermittelt:

- Ermittlung eines günstigen Erhaltungszustandes für eine Art gemäß Art. 1 i) der FFH- Richtlinie
- Ermittlung eines günstigen Erhaltungszustandes für einen Lebensraumtyp gemäß Art. 1 e) der FFH- Richtlinie
- Gebietsbezogene Erhaltungsziele gemäß FFH-Erhebungsbogen
- landkreisbezogene Erhaltungsziele gemäß ABSP LKrs. Rosenheim
- artspezifische Erhaltungsziele im Hinblick auf die Lebensraumansprüche betroffener Arten (einschließlich lokaler Besonderheiten)

Die nach dieser Vorgehensweise ermittelten 15 Erhaltungsziele für das untersuchte FFH-Gebiet sind in der Unterlage 12.1, Tabelle 4 aufgeführt. Darauf wird verwiesen. Für folgende vier Erhaltungsziele sind von den Bauvorhaben negative Auswirkungen zu erwarten:

- Erhalt/Wiederherstellung einer guten Wasserqualität I, mind. II (Erhaltungsziel 3)
- Erhalt/Entwicklung naturnaher Auwälder/Fichtenumbau (Erhaltungsziel 8)
- Erhalt/Entwicklung insektenreicher Saumbestände (Erhaltungsziel 9)
- Erhalt eines ausreichenden Abstandes Fahrbahn/Gehölzrand (Erhaltungsziel 15)

2.4 Auswirkungen auf die Erhaltungsziele 3, 8, 9 und 15 des gemeldeten FFH-Gebiets und Beurteilung der Erheblichkeit

2.4.1 Erhaltungsziel 3

Durch die Baumaßnahme sind für die Kalten (Fließgewässer der planaren bis montanen Stufe mit Wasservegetation) Beeinträchtigungen der Wasserqualität durch Betriebsstoffversickerung, Schadstoffauswaschung, durch verschmutztes Spritzwasser/Oberflächenwasser und die Unfallgefahr (Schmier-, Betriebs- und Schadstoffe) zu erwarten. Diese verkehrs- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Wasserqualität wirken sich auch auf die Lebensräume von Bachmuschel und Eisvogel aus. Durch Vermeidungs-/Minimierungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Gewässerqualität (Sammlung von anfallenden Niederschlagswasser in der Nähe der Kalten in einer Mulde mit Versickerung, Schutzvorkehrungen gegenüber von der Straße abkommenden Fahrzeugen) kann man diese Einwirkungen aber auf ein unerhebliches Maß zurückführen.

2.4.2 Erhaltungsziel 8

Die Baumaßnahme führt durch bau- und anlagebedingte Wirkungen zum vorübergehenden/dauernden Verlust von vorbelasteten Auwäldern in einer Größenordnung von rd. 0,01 ha und gefährdet die Auwälder durch Bodenverdichtung. Von dem Verlust der Auwälder ist als Tierart das Große Mausohr durch die Beeinträchtigung des Jagdreviers betroffen. In Anbetracht einer noch verbleibenden FFH-Gebietsgröße von 435 ha ist diese Störung als unerheblich einzuschätzen. Die Beeinträchtigung des Fledermausjagdreviers kann durch eine Auwaldneugründung in ausreichendem Abstand von der neuen Straße behoben werden.

2.4.3 Erhaltungsziel 9

Durch die Anlage der Straße kommt es zu einem Verlust strukturreicher, feuchter und insektenreicher Hochstaudenfluren der planaren und montanen bis alpinen Stufe. Dies führt ebenfalls zu Beeinträchtigungen für das Fledermausjagdrevier. Der Verlust ist allerdings aufgrund seiner Kleinräumigkeit als nicht erheblich zu betrachten.

2.4.4 Erhaltungsziel 15

Ein geringer Abstand der Fahrbahn zu dem Gehölzrand führt zu einer nachteiligen Barriere- und Trennwirkung für Tiere (z. B. Beeinträchtigung für das Jagdrevier von Fledermäusen).

2.5 Vorkehrungen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen und Kompensationsmaßnahmen

Die oben geschilderten Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen und Arten können durch Verschiebung der Trasse nach Norden mit einem größeren Abstand zur Kalten (Erhaltungsziele 3, 8, 15), soweit dies aufgrund von Zwangspunkten möglich ist, die Lenkung des Besucherverkehrs mittels durchgehendem Parallelweg auf der Nordseite der St 2362 bei gleichzeitigem Verzicht auf einen Wirtschaftsweg zwischen der St 2362 und Kalten (Erhaltungsziel 8), die Herstellung einer Entwässerungsmulde mit Versickerschächten und den Verzicht auf eine vorübergehende Flächeninanspruchnahme im Nahbereich der Kalten (Erhaltungsziel 3), die Aufstellung eines Schutzzaunes während der Bauphase im Nahbereich der Kalten (Erhaltungsziel 8) und durch die Einsaat von extensiven Landschaftsrasen (Erhaltungsziel 9) schon zum größten Teil auf ein unerhebliches Maß minimiert werden.

Die noch verbleibenden Beeinträchtigungen der betroffenen Erhaltungsziele wie der Verlust von 0,01 ha gestörter Auwälder und insektenreicher Saumbestände und die Beeinträchtigung des Jagdreviers von Fledermäusen sind bei einer Gesamtgröße des FFH-Gebiets von 435 ha als gering einzustufen und können durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden.

Als Ausgleichsmaßnahmen (A 1) sind die Neuschaffung vielstufiger und strukturreicher Auwälder in einem Umfang von 0,14 ha (Erhaltungsziele 3, 8), die Herstellung eines zusammenhängenden Auwaldstreifens in ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand von 12 m (Erhaltungsziel 15), eine Sukzession von Teilflächen zu einer Hochstaudenflur (0,14 ha) und die Extensivierung landwirtschaftlicher Nutzflächen (0,50 ha) mit Acker und intensiver Grünlandnutzung mit Minderung von Stoffeinträgen in die Kalten innerhalb des FFH-Gebietes (Erhaltungsziele 3, 9) vorgesehen.

2.6 Abschließende Beurteilung

Unsere Untersuchung der FFH-Verträglichkeit des Projekts hat ergeben, dass es unter den dargestellten Rahmenbedingungen und den hier in diesem Beschluss festgesetzten Vermeidungs-/Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen mit den lebensraum- und artspezifischen Erhaltungszielen des FFH-Gebietes Nr. 8138-301 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ verträglich ist und keine Verschlechterung des Erhaltungszustandes des gemeldeten FFH-Gebietes durch den Neubau der St 2362 Panorama - Schwaig unter Berücksichtigung kumulativer Wirkungen wie den Bau der B 15 Westtangente Rosenheim und der Vorbelastung des Gewässereinzugsgebietes der Kalten zu erwarten ist. Unter Berücksichtigung der Größe der anrechenbaren Ausgleichsmaßnahmen können sogar Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand erwartet werden.

2.7 Summationswirkung mit anderen Plänen und Projekten

Wir haben bei der Beurteilung der Summationswirkung auch die Projektwirkungen des Baus der B 15 Westtangente Rosenheim und die Vorbelastungen des Raumes betrachtet, weil durch kumulative Projektwirkungen auch verträgliche Einzelprojekte wie die St 2362 Querspange zu erheblichen Beeinträchtigungen einzelner Erhaltungsziele führen können. Aufgrund der großen Entfernung von ca. 2,4 km zwischen beiden Projekten sind kumulative Wirkungen nur bei Tierarten mit großen Arealansprüchen bzw. hohen Ansprüchen an die Gewässergüte wie bei der Bachmuschel zu erwarten. Es könnte durch hohe Düngergaben im Gewässereinzugsgebiet, extreme Niederschläge, Unfälle auf der B 15 bzw. St 2362 im Nahbereich der Kalten und sonstige Gewässerbelastungen die Gewässerqualität erheblich beeinträchtigt werden. Allerdings kann die Wahrscheinlichkeit kumulativer Wirkungen als äußerst gering eingestuft werden, da die FFH-Verträglichkeitsstudie zum Bau der B 15 keine aktuellen Nachweise der Bachmuschel enthält. Um die gewässerverunreinigenden Einbringungen aus der Landwirtschaft zu stoppen, sind aber vorsorglich weitere zusätzliche Maßnahmen zur Flächenextensivierung in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dieser Planfeststellung vorgesehen (3,34 ha), die innerhalb der Ausgleichsfläche A 1 (Gewässereinzugsbereich der Kalten) liegen.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben des Neubaus der Querspange Panorama - Schwaig 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.

Wir waren nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG vom 16.08.1995, UPR 1995, 445). Die Variantenuntersuchung ist i. ü. Sache der fachplanerischen Abwägung und des Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG (Ausführungsvariante).

3.2 Planrechtfertigung

3.2.1 Notwendigkeit der Maßnahme

Der Bau der Querspange Panorama - Schwaig ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv notwendig. Staatsstraßen bilden zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz und sind dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt (Art. 3 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten, um den derzeitigen und insbesondere auch den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können. Die für das Vorhaben sprechenden Belange sind generell geeignet, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden.

Dies ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

3.2.2 Planungsziel

3.2.2.1 Derzeitiges Straßennetz

Von München-Ramersdorf verläuft die St 2078 parallel zur Bundesautobahn A 8 München-Salzburg über Feldkirchen, Bad Aibling, Kolbermoor, Schwaig, Pang und Aising zur B 15 südlich Rosenheim. Am westlichen Stadtrand in Schwaig zweigt die St 2362 (Äußere Münchener Straße) ab, die in die Stadtmitte Rosenheims führt und dort ebenfalls in die B 15 mündet.

Der Anschluss des Raumes Rosenheim mit seinen ca. 100.000 Einwohnern an das Fernverkehrsnetz ist durch die BAB A 8 München-Salzburg an der südlichen Stadtgrenze und die Bundesstraße 15 gewährleistet.

Von Südwesten aus Miesbach kommend verläuft die St 2010 über die südlichen Stadtteile Rosenheims Pang und Aising zur B 15 und führt ab dort als St 2095 (Südostumfahrung Rosenheim) über Bad Endorf weiter nach Traunstein.

Das übergeordnete Straßennetz innerhalb des Stadtgebietes ist gekennzeichnet durch die B 15 als durchlaufende Nord-Süd-Achse und der Staatsstraße 2362, die das Stadtgebiet in Ost-West-Richtung durchzieht und die B 15 im Stadtkern schneidet. Die auf die Stadt zuführenden, weiteren überörtlichen Verkehrswege, die Staatsstraßen 2010, 2078, 2095, 2359, 2080 und die Kreisstraße RO 19 schließen alle am Rande der Innenstadt bzw. an der Peripherie an einer dieser Hauptachsen an. Die anbaufreie Teilstrecke der Südumgehung St 2095, die an der sog. Panoramakreuzung von der B 15 abzweigt und im Gemeindegebiet Stephanskirchen im Osten der Stadt höhenfrei an die St 2362 anknüpft, entlastet derzeit nur insofern, als sie den von Süd nach Ost gerichteten Verkehr vom innerstädtischen Netz fernhält.

Im Rahmen dieses überörtlichen Straßennetzes steht für den Ost-West Verkehr derzeit - außer dem umwegigen Straßenzug St 2078/St 2010 - als durchgehende Straßenverbindung im Raum Rosenheim nur die Staatsstraße 2362 zur Verfügung. Sie zweigt im Westen an der Kreisverkehrsanlage in Schwaig ab, führt in verwinkeltem Verlauf durch die Innenstadt und von dort über den Inn zur Nachbargemeinde Stephanskirchen zum höhenfreien Anschluss an die St 2095. Die innerörtliche Strecke ist ca. 5 km lang und charakterisiert durch eine Vielzahl von Kreuzungen und Einmündungen, geringe Gehwegbreiten, das teilweise Fehlen von Radwegen und durch von Bebauung bedingten Engstellen.

Der Verkehr benützt die St 2362 Äußere Münchener Straße bis zur Brücke über die Bahnanlage ("Brückenberg"), wo zwei bahnparallele Spangen zur B 15, Kufsteinerstraße abzweigen. Nördlich der Bahnanlage ist dies die St 2362 (Äußere Münchener Straße, Luitpold-, Gießereistraße), welche auch als Zufahrt zum Bahnhof dient, und südlich davon die Enzensperger- bzw. Klepperstraße. Die Enzensperger Straße verläuft entlang eines allgemeinen Wohngebiets (WA); über diesen Straßenzug wird auch Schwerverkehr von der B 15 abgeleitet.

Die Knotenpunktauslastungen der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte Äußere Münchener Straße/Enzenspergerstraße betragen 86 %, am Brückenberg 99 %, Kufsteiner Straße/Gießereistraße 107 %, Brianconstraße/Rathausstraße 105 % und Rathausstraße/Königsstraße 94 %. Diese Bereiche sind, wie die Beobachtungen des Verkehrsablaufs bestätigen, nahezu ganztätig überlastet und staugefährdet.

Die Belastung dieser Knotenpunkte zeigt die besonders kritische Situation des Netzes südlich der St 2362 Luitpoldstraße/Gießereistraße. Hier laufen die hochbelasteten Abschnitte der B 15 Süd, St 2362 Äußere Münchner Straße und St 2362 Innsbrucker Straße auf das innerstädtische Netz auf. Der gesamte Ost-West-Durchgangsverkehr, ferner der Ziel-/Quellverkehr, insbesondere zu den Gewerbegebieten im Westen (Aicherpark) bzw. im Osten der Stadt muss neben einem erheblichen Anteil Binnenverkehr von den beiden Spangen zwischen der B 15 (Kufsteiner Straße) und Äußere Münchener Straße/Hubertusstraße nämlich der

Klepperstraße im Süden bzw. St 2362 Luitpold-/Gießereistraße im Norden der Bahnanlage aufgenommen werden.

Infolge der hochbelasteten Äußeren Münchener Straße (bis zu 30.000 Kfz/Tag) nimmt ein Teil des Verkehrs den Umweg über die Route St 2078, St 2010 durch die Stadtteile Pang und Aising in Kauf. Die ca. 2 km lange Ortsdurchfahrt Pang/Aising verläuft durchgehend durch Allgemeines oder Reines Wohngebiet (WA, WR) bzw. durch Dorfgebiet mit Schulen und Kindergarten in unmittelbarer Nähe zur Straße.

Ein kleinerer Teil des Verkehrs benützt die Verbindung zwischen Äußerer Münchener Straße und Mangfallstraße (Krainstraße, Turnerweg, Waldeckstraße) durch die Stadtteile Oberwöhr bzw. Aisingerwies, die als Allgemeines oder Reines Wohngebiet ausgewiesen sind. Die Fortführung nach Norden zur Klepperstraße verläuft gleichfalls durch Allgemeines oder Reines Wohngebiet.

Dies verursacht eine außergewöhnlich hohe Belastung des örtlichen Straßennetzes (vgl. Unterlage 1, Ziff. 2.2.3.3), die vor allem auf der Überlagerung des überörtlichen Verkehrs und des Ortsverkehrs basiert.

Daraus ergeben sich erhebliche Immissionsbelastungen der Anlieger in der Innenstadt und der südlichen Stadtgebiete Rosenheims, die Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer infolge der erheblichen Verkehrsbelastung, eine zeitweise Behinderung der Erreichbarkeit der Innenstadt von Rosenheim sowie Zielkonflikte mit der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt hat für die Stadt und für ihre Entwicklungsmöglichkeit auch negative Auswirkungen auf das Wirtschaftsgeschehen, was sich in Absatzschwierigkeiten für Geschäfte und in Produktionsstandortverlegungen äußert.

3.2.2.2 Verkehrsbedeutung der Straße

Die geplante Querspange Panorama - Schwaig ist eingebunden in ein seit vielen Jahren von der Stadt Rosenheim in Zusammenarbeit mit anderen Straßenbaulastträgern verfolgtes Gesamtkonzept zur Bewältigung der im Raum Rosenheim herrschenden Verkehrsprobleme. Dieses Konzept beinhaltet den Bau der Querspange, einer Westtangente im Zuge der B 15, den 4-streifigen Ausbau der B 15 südlich von Rosenheim und Bestandsverbesserungen im Zubringernetz zur B 15. Die Realisierung aller dieser Straßenbauvorhaben bedeutet aus Sicht des Vorhabensträgers für die Stadt Rosenheim eine optimale Lösung der innerhalb des derzeitigen Verkehrsnetzes bestehenden Probleme.

Die St 2362 Querspange Panorama - Schwaig dient vorrangig als Verteilerschiene für den Ziel-/Quellverkehr zu den im Westen bzw. Osten der Stadt gelegenen Gewerbegebieten und zur Aufnahme des Ost-West-Durchgangsverkehrs. Sie entlastet dadurch insbesondere die St 2078/St 2010 Ortsdurchfahrt Aising/Pang, die St 2362 Äußere Münchener Straße und die innerstädtischen Tangenten. Sie verläuft als anbaufreie Straße auf einem von der Bebauung freigehaltenen Korridor, weist fünf höhengleiche Verknüpfungen mit dem bestehenden Straßennetz auf und ist um ca. 2 km kürzer als die bestehende St 2362 durch das Stadtzentrum. Dadurch kann eine erheblich kürzere Durchfahrtszeit als auf der bestehenden Ortsdurchfahrt erreicht werden. Kreuzungen und Einmündungen werden mit Lichtsignalanlagen ausgestattet und mit Abbiegestreifen versehen, deren Anzahl und Länge gemäß dem Verkehrsgutachten Prof.Dr.-Ing. Kurzak vom 18.12.2002 festgelegt wurden. Dies gilt auch für die St 2095, Miesbacher Straße, die als Folge des Anschlusses der Querspange an die Panoramakreuzung bis über die Kreuzung mit der Happinger Straße hinaus verbreitert wird. Damit ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit gewährleistet. Durch die Anordnung von Über- und Unterführungen kann der kreuzende landwirtschaftliche Verkehr und auch der Fußgänger und Radfahrer die Querspange sicher queren.

3.2.2.3 Verkehrsbelastung

Für die verkehrliche Bewertung der St 2362, Querspange Panorama – Schwaig, liegt eine Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom 18.12.2002 vor. Dieser Verkehrsuntersuchung liegen die Ergebnisse der Verkehrserhebungen des Ing.-Büros INGEVOST München, zu Grunde, die dieses bei umfassenden Verkehrszählungen im Herbst 2001 bzw. Frühjahr 2002 an 48 Knotenpunkten von 6:00 bis 10:00 Uhr bzw. 15:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt hat.

Danach weisen neben der B 15 mit rd. 25.000 Kfz/24 h vor allem die St 2362 in ihren Abschnitten Äußere Münchener Straße (30.000 Kfz/24 h), Luitpoldstraße (20.000 Kfz/24 h), Innsbrucker Straße (~ 26.000 Kfz/24 h) außerordentlich hohe Belastungszahlen auf. Die Verkehrszahlen in der Ortsdurchfahrt Pang/Aising (Gleichlauf St 2078 und St 2010) mit knapp 21.000 Kfz/24h führen bei der dortigen Wohnbevölkerung zu massiven Beeinträchtigungen. Diese vergleichsweise sehr hohen werktäglichen Verkehrsmengen sind Ausfluss eines Straßennetzes, das kritische Knoten mit nur wenigen Straßenzügen hat, auf die sich im jeweiligen Vorfeld der Kfz-Verkehr bündelt.

Quellverkehr und überregionaler Durchgangsverkehr wurden bei den Verkehrserhebungen ermittelt (siehe Unterlage 1, 2.2.3.2). Der Anteil der Fahrzeuge im Durchgangsverkehr beträgt dabei ca. 22%. Ungefähr 70 % dieses Durchgangsverkehrs hat seinen Ursprung und Ziel innerhalb des angrenzenden Landkreisgebietes Rosenheim, während ca. 24% des Durchgangsverkehrs Ursprung und Ziel innerhalb der angrenzenden Landkreise haben. Lediglich 6 % können als weiträumiger Durchgangsverkehr bezeichnet werden.

Die angeführten Verkehrsbelastungen gelten für den Bestandsverkehr und das Bestandsnetz. Im übrigen wird auf die Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak (Plan 5) verwiesen. Dieser stellt den Planfall mit Westtangente, Ausbau B 15 Süd und Querspange Panorama - Schwaig dar. Danach differieren die Verkehrsbelastung der Hohenofener Straße und der Ortsdurchfahrt Pang nur geringfügig.

Ausgehend von den Daten der Verkehrsbelastung 2001 ist für den Prognoseverkehr zum Prognosezeitpunkt 2015 eine Zunahme um 18,6 % angesetzt worden. Die Zunahme berücksichtigt dabei alle Baumaßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur im Raum Rosenheim, wie den Bau der B 15 Westtangente Rosenheim und den 4-streifigen Ausbau der B 15 südlich von Rosenheim, die allgemeine Verkehrszunahme (11,6 %) und die Zunahme durch Ansiedelung (7 %). An Belastungen sind für die Querspange von Schwaig bis Mangfallstraße 16.000 Kfz/Tag, von der Mangfallstraße bis Aisinger Straße 22.000 Kfz/Tag und von der Aisinger Straße bis zur Panoramakreuzung 36.000 Kfz/Tag für das Jahr 2015 prognostiziert worden.

Von verschiedener Seite wurde angeführt, dass die Querspange Panorama - Schwaig sowohl als Einzelmaßnahme wie auch im Zusammenhang mit den weiteren, geplanten Straßenbauten "Westtangente" und "Nordspange mit dritter Innbrücke" nicht geeignet wäre, die Verkehrsprobleme der Stadt Rosenheim dauerhaft zu lösen, die Innenstadt spürbar zu entlasten und in Richtung eines zukunftssträchtigen Gesamtverkehrskonzept zu wirken.

Dass die geplante Straße diese Entlastungswirkung erreichen kann, ergibt sich aus ihrer zukünftigen Lage im Straßennetz. So wird sie für den überregionalen Ost-West- bzw. West-Ostverkehr die bei weitem kürzeste Straßenverbindung darstellen und damit den Verkehr aufnehmen, der bisher über die St 2078, St 2010 zur B 15 und weiter zur St 2095 bzw. über die derzeitige St 2362 durch die Innenstadt ebenfalls zur B 15 führt. Gleichzeitig wird die Querspange auch in erheblichem Umfang Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr aufnehmen, der bislang das völlig überlastete vorhandene Straßennetz benutzen muss, stellenweise zu unzumutbaren Immissionsbelastungen für die Anwohner führt und der künftig auf die

leistungsfähige und in immissionsschutzrechtlicher Hinsicht optimierte Querspange zurückgreifen kann.

Diese Entlastungswirkung der Querspange wurde in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung des Gutachters Prof. Dr.-Ing. Kurzak vom Dezember 2002, sowohl für sich alleine als auch in Verbindung mit weiteren im Raum Rosenheim geplanten Maßnahmen (Westtangente B 15, Ausbau der B 15 Süd, Nordspange (Ostumgehung) mit 3. Innbrücke) nachgewiesen. Die Ansiedlung des Möbelkaufhauses WEKO wurde in der Verkehrsuntersuchung ebenso berücksichtigt.

Das Verkehrsgutachten des Büros Brenner + Münnich für das Planfeststellungsverfahren aus dem Jahre 1997 bzw. dessen erfolgte Bewertung durch andere Verkehrssachverständige ist aufgrund fehlender Aktualität nicht geeignet, Zweifel an den Ergebnissen des neuen Verkehrsgutachtens zu erwecken.

Nach der Verkehrsprognose erfahren durch den Bau der Querspange die St 2078/2010 Ortsdurchfahrt Pang mit rd. 6.000 Kfz/24h, die St 2010 Aisingerstraße mit rd. 11.000 Kfz/24h und die St 2362 Äußere Münchener Straße mit rd. 2.400 Kfz/24h die größte Entlastung. Der Vergleich zum Prognose-Bezugsfall (Bau der B 15 Westtangente Rosenheim und dem vierstreifigen Ausbau der B 15 südlich Rosenheim ohne den Bau der Querspange) zeigt auch eine Reduzierung der Verkehrsbelastung im gesamten Innenstadtbereich. Zudem orientieren sich die Verkehre von den "Schleichwegen" zu den infolge der Verkehrsumlagerungen entlasteten Hauptstraßen um.

Der Vergleich von Bezugsfall und Planfall zeigt deutlich, dass die Querspange damit der Verbesserung derzeitiger und prognostizierter Verkehrsverhältnisse dient und nicht einer einseitigen Umverteilung oder Verlagerung zwischen den Ortsteilen. Mit Ausnahme einer geringfügigen Mehrbelastung der Mangfallstraße nördlich der Querspange im Bereich Aisingerwies - Oberwöhr kommt es zu deutlichen Entlastungen nicht nur der Aisinger und Panger Straße, sondern dies wirkt sich auf große Teile des innerstädtischen Verkehrsnetzes aus. Der Verkehrszuwachs im Stadtteil Schwaig ist in der behaupteten Form nicht zu erwarten. Lediglich auf dem westlichen Zulaufast (St 2078) zum Kreisverkehr aus Richtung Kolbermoor beträgt die Verkehrsbelastung beim Planfall mit Querspange 26.000 Kfz/24h im Vergleich zu 24.000 Kfz/24h beim Bezugsfall ohne Querspange.

Eine allgemeine Zunahme des Verkehrs würde sich ohne den Bau der Querspange auf das gesamte Straßennetz auswirken und die Verkehrsqualität weiter deutlich verschlechtern. Auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme des Verkehrs wird durch den Bau der Querspange die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes durch Verlagerung des Durchgangs-, Binnen-, Quell- und Zielverkehrs eindeutig verbessert. Die eventuelle Zunahme des Verkehrs durch den Neubau der Straße wird durch deren Entlastungswirkung weit übertroffen.

3.2.2.4 Straßenklasse, Baulastträger

Nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG sind Staatsstraßen solche Straßen, die innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind. Der BayVGH hat in seinem Urteil vom 24.02.1999 (8 B 98.1627) entschieden, dass bei der Einordnung einer Straße in die richtige Straßenklasse die Funktion der Straße im Straßennetz ausschlaggebend ist, wobei die Einstufung als überörtliche Straße selbst dann zwingend ist, wenn quantitativ der örtliche Verkehr, der über diese Straße abgewickelt wird, überwiegt. Die Querspange Panorama - Schwaig wird im Westen an die St 2078, im Osten an die B 15 angebunden und findet ihre Fortsetzung in der St 2095. Somit wird sie den überörtlichen Ost-Westverkehr im Raum Rosenheim aufnehmen, der bisher über das vorhandene Staatsstraßennetz führte. Sie erhält damit, obwohl aufgrund ihrer Lage im unmittelbaren Stadtbereich der örtliche

Verkehr überwiegen wird, unter Beachtung der vorgenannten Rechtsprechung, die Funktion einer Staatsstraße.

Träger der Straßenbaulast für Staatsstraßen ist gemäß Art. 41 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG grundsätzlich der Freistaat Bayern. Gemeinden mit mehr als 25.000 Einwohnern sind gemäß Art. 42 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG Träger der Straßenbaulast für Ortsdurchfahrten im Zuge von Staatsstraßen. Bei der Querspange handelt es sich nach Auffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichtes München und des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes nicht um die Ortsdurchfahrt einer Staatsstraße. Die Querspange hat den Charakter einer freien Strecke, weil sie nach den tatsächlichen Verhältnissen nicht durch eine geschlossene Ortslage nach Art 4 Abs. 1 S. 1 BayStrWG führt, sondern überwiegend durch unbebautes, der Bebauung weitgehend entzogenes Gelände.

Art. 41 und 42 BayStrWG gelten jedoch gemäß Art 44 Abs. 1 BayStrWG dann nicht, soweit die Straßenbaulast aufgrund öffentlich-rechtlicher Verpflichtungen anderen Trägern übertragen wird. Der Stadt Rosenheim ist aufgrund der Vereinbarung vom 16./17.09.2002 mit dem Freistaat Bayern, Straßenbauverwaltung, die Straßenbaulast für die St 2362 Querspange Panorama – Schwaig wegen des besonderen kommunalen Interesses und einer zügigen Umsetzung der Baumaßnahme übertragen worden.

Im Verfahren wurde dagegen eingewandt, dass die Querspange nicht als Staatsstraße klassifiziert werden kann, sondern als Bundesstraße nach § 1 Abs. 1 und Abs. 2 Nr. 2 FStrG einzustufen sei. Dem kann aus obigen Gründen nicht gefolgt werden. Die Querspange verbindet die St 2078 und die St 2095 und ist deshalb eine Staatsstraße. Sie ersetzt die Ortsdurchfahrt der St 2362 und ist Teil dieser Staatsstraße. An der Panorama-Kreuzung geht die Querspange St 2362 in die St 2095 Miesbacher Straße über und führt den Verkehr der B 15 als überörtlicher Verbindung zu. Auch das Bayerische Verwaltungsgericht München und der Bayerische Verwaltungsgerichtshof haben nicht beanstandet, dass die Neubaustrecke als solches Teil einer Staatsstraße im Sinn von Art 3 Abs. 1 S. 1 BayStrWG ist. Die Tatsache, dass die Neubaustrecke überwiegend innerörtlichen Verkehr aufnehmen wird, hat keinen Einfluss auf die Klassifizierung als Staatsstraße.

Die Aufnahme der Staatsstraße in den Ausbauplan für Staatsstraßen des Freistaates Bayern ist wegen des "besonderen kommunalen Interesses" der Stadt Rosenheim und der Absicht, die Straße in eigener Baulast zu bauen, unterblieben. Zur Lösung der erheblichen Verkehrsprobleme im Zuge der bestehenden Ortsdurchfahrt der St 2362 ist die Stadt Rosenheim als Baulastträger dieser Straße verpflichtet (Art. 9 Abs. 1 BayStrWG). Sie kann die Ortsdurchfahrt aber mit verhältnismäßigem Mitteleinsatz nicht verbreitern, ausbauen oder innerhalb des zusammenhängend bebauten Stadtgebietes verlegen, ohne ganz erheblich in die bestehende Bausubstanz einzugreifen; es gibt hier keine von Bebauung freien Schneisen. Außerhalb der geschlossenen Ortslage aber ist originärer Baulastträger für Staatsstraßen der Freistaat Bayern, für den der Bau der Querspange jedoch in keiner Weise dringlich ist, da die Verkehrsprobleme an einer Straße auftreten, die sich nicht in seiner Baulast befindet. Aufgrund der Sonderbaulast ist die Aufnahme in den Ausbauplan auch nicht notwendig.

Die Bedenken, die in der Übernahme der Straßenbaulast durch die Stadt Rosenheim das Gebot einer sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltswirtschaft, wie es in Art. 61 Abs. 2 Satz 1 Bayerische Gemeindeordnung (BayGO) vorgeschrieben ist, verletzt sehen und die allgemeine schwierige finanzielle Situation der Stadt Rosenheim anführen, können wir nicht teilen. Die Stadt Rosenheim erwartet nämlich für den Neubau der Querspange staatliche Fördermittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) (vgl. § 2 Abs. 2 der Vereinbarung vom 16./17.09.2002).

3.2.2.5 Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 21.03.2000, Az. 225.4-43543 St 2362-1

Auf eine Verwirklichung der Querspange Panorama - Schwaig als Ortsdurchfahrt der St 2362 aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses der Regierung von Oberbayern vom 21.03.2000 hat die Stadt Rosenheim unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Bayerischen Verwaltungsgerichts München und des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes verzichtet. Wir waren nach Art. 77 BayVwVfG ermächtigt und verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss unter A.1 des Entscheidungstenors aufzuheben. Nach der Sachlage kann mit einer Fertigstellung des Bauvorhabens durch die Stadt Rosenheim als nicht zuständigem Straßenbaulastträger entsprechend der damals festgestellten Planung nicht mehr gerechnet werden.

3.2.2.6 Sonstiges (z.B. Projektalternativen zur Erreichung des Planungsziels)

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

Diese Einwendungen verkennen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme (hier: Straßenbaumaßnahme). Innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verkehrspolitik geführt werden. Es sind vielmehr die gesetzlichen Bindungen und die Aufteilung der Gewalten (Art. 20 GG) zu beachten.

Die Vorhabensträgerin hat daneben in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass sie neben dem Ausbau des Straßennetzes auch die Verbesserung des ÖPNV (Busbeschleunigungsprogramm), den Ausbau von Radwegen entsprechend dem "Integrierten Gesamtverkehrskonzept der Stadt Rosenheim" und eine Verdichtung der Zugfolge und die weitere Einrichtung von Haltepunkten an den vorhandenen in die Stadt führenden Bahnstrecken in Zusammenarbeit mit der Bahn betreibt, aber gerade ein leistungsfähiges Konzept für den öffentlichen Personennahverkehr wegen der derzeitigen Verkehrsverhältnisse im Stadtbereich Rosenheim nicht umgesetzt werden kann. Erst durch die Entlastungswirkung der Querspange kann die Stadt Rosenheim eine wesentliche Verbesserung des ÖPNV in Angriff nehmen. Diese Auffassung erfährt Unterstützung in der landesplanerischen Beurteilung vom 22.09.1997 zur B 15 Westtangente Rosenheim, wenn es dort auf S. 12 heißt:

"Die individuelle Entscheidung der Verkehrsteilnehmer zugunsten des ÖPNV hängt jedoch wesentlich von dessen Attraktivität, insbesondere von der Schnelligkeit und Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ab. Gerade der ÖPNV ist deshalb auf vom Durchgangsverkehr freiwerdende Straßenkapazitäten im Stadtgebiet angewiesen. Diese können nur bereit gestellt werden, wenn Durchgangsverkehre und Teile des Ziel- und Quellverkehrs aus der Innenstadt heraus verlagert werden. Der Auffassung, ein Ausbau des ÖPNV könne alternativ zu den geplanten Straßenbaumaßnahmen weiter verfolgt werden und Neutrassierungen von Umgehungsstraßen überflüssig machen, muss daher mit Nachdruck widersprochen werden."

3.3 Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung, städtebaulicher Bedarf

Zentrales Ziel der Landesentwicklung ist die Schaffung möglichst gleichwertiger Lebens- und Arbeitsbedingungen. Hierfür ist eine gute verkehrliche Erschließung aller Landesteile erforderlich. Dieses Ziel lässt sich in dem weiträumigen

Flächenstaat Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungsachsen erreichen.

Im Landesentwicklungsprogramm Bayern führt eine Entwicklungsachse überregionaler Bedeutung von München über Rosenheim und Traunstein zur Landesgrenze. Die Querspange Panorama - Schwaig liegt im Verkehrsraum Rosenheim, folgt dieser Achse und steht somit im Einklang mit den Entwicklungszielen.

Im Regionalplan Südostoberbayern (Region 18) vom 05.12.2001 wird der Bau von Ortsumfahrungen unter anderem im Zuge der Staatsstraßen St 2078, St 2362 und St 2095 in Rosenheim wegen ihrer Bedeutung für den Regional- und Ortsverkehr in B IX für dringend notwendig angesehen. Ferner ist als fachliches Ziel unter B VI Ziff. 3.2.4 die Freihaltung der Trasse für den Neubau einer St 2362, Spange Panorama - Schwaig, in Rosenheim vorgesehen.

Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für die St 2362 Querspange Panorama - Schwaig war mangels raumbezogener Wirkungen nicht notwendig, doch ist in der landesplanerischen Beurteilung vom 22.09.1997 zur B 15 Westtangente ausdrücklich darauf hingewiesen, dass für eine optimale Entlastungswirkung im Raum Rosenheim unter anderem der Bau der Querspange erforderlich ist. Ziele und Grundsätze der Raumordnung sind ansonsten in diesem Planfeststellungsverfahren als abwägungserhebliche Belange mitberücksichtigt.

3.3.2 Planungsvarianten

Wie oben schon geschildert, wäre mit einem Verzicht („Nullvariante“) auf den Bau der Querspange Panorama - Schwaig den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese „Nullvariante“ gewählt werden müsste. Wir waren auch nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht mehr in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden.

Folgende vom Vorhabensträger untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensvarianten wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

3.3.2.1 Beschreibung der Trassenvarianten

3.3.2.1.1 Die Wahllinie 1 ist bis etwa Bau-km 1+500 mit der gewählten Trasse identisch. Danach schwenkt sie nach Südosten und verläuft an der bestehenden Bebauung entlang. Beide Teilarme der Kalten müssen überquert werden, danach führt die Trasse über die Aisinger Straße (St 2010), bis zur B 15, an der sie südlich von Heilig Blut endet. Die Anbindung erfolgt jeweils mit einem höhengleichen Knoten. Es entstehen keine Mehrkosten gegenüber der gewählten Trasse.

Die Wahllinie 2 beginnt an der Hohenofener Straße (St 2078) zwischen den Ortsteilen Brucklach und Hohenofen, quert danach die Kalten und wird ab dem östlich davon anschließenden Steilufer in einem ca. 900 m langen Tunnel über die nordwestlich von Aising gelegene Hochfläche geführt bis sie wieder nördlich davon die Kalten ein zweites Mal überquert. Anschließend schwenkt die Wahllinie 2 auf die Trasse der Wahllinie 1 ein und quert wie diese mit zwei weiteren Brücken die hier in zwei Teilarmen verlaufende Kalten. Die Anbindung der Aisinger Straße wird als höhengleiche Kreuzung ausgebildet. Danach führt die Trasse entsprechend Wahllinie 1 weiter bis zur B 15, an der sie südlich von Heilig Blut endet. Die Mehrkosten gegenüber der gewählten Lösung betragen ca. 19 Mio.€

Die Linie 3 beginnt stadtfremd an der B 15 Westtangente Rosenheim ca. 0,5 km vor deren Anschluss an die BAB A 8 südwestlich des Ortsteiles Westerndorf am Wasen der Stadt Rosenheim und verläuft in einem Abstand von 200 bis 400 m parallel zur

BAB A 8 nach Osten bis südlich des Ortsteiles Pang. Die Trasse schwenkt dann nach Nordosten und verläuft entlang eines geplanten Gewerbegebietes zum bereits bestehenden Anschluss der St 2078 an die B 15. Die St 2078 wird untergeordnet an die B 15 angeschlossen.

3.3.2.1.2 Beschreibung der Varianten der gewählten Linie

Die Stadt Rosenheim hat ferner im Zuge der gewählten Linie insgesamt fünf Varianten untersucht:

Die Trasse wird bei der Variante 1 zwischen Bau-km 2 + 080 und Bau-km 2 + 280 in einem Tunnel geführt, der westlich des Kindergartens beginnt und unmittelbar östlich der Mangfallstraße endet. Diese wird nicht angebunden. Die Länge der erforderlichen Grundwasserwanne beträgt 450 m (Mehrkosten zur gewählten Linie ca. 11 Mio. €).

Die Variante 2 würde ab Bau-km 1 + 800 entlang des gesamten bebauten Gebietes nördlich der Trasse im Tunnel verlaufen. Die Länge der erforderlichen Grundwasserwanne einschließlich der Tunnelstrecke beträgt 727 m (Mehrkosten ca. 19,9 Mio. €).

Bei der Variante 3 wird die Gradienten ca. 1 m unter Gelände abgesenkt und von Bau-km 1 + 898 und Bau-km 2 + 260 mit einer Einhausung überbaut und überschüttet. Die Mangfallstraße wird mit einem höhengleichen Knotenpunkt angeschlossen. (Mehrkosten ca. 3,8 Mio. €)

Die Variante 4 unterscheidet sich von der gewählten Linie nur durch den Wegfall der Anbindung der Mangfallstraße an die Querspange. Da die Mangfallstraße wegen der angrenzenden Grundstückszufahrten nur geringfügig angehoben werden kann, muss die Gradienten um ca. 5 m abgesenkt werden. Die erforderliche Grundwasserwanne beginnt bei Bau-km 2 + 114 und endet bei Bau-km 2 + 377 mit einer Länge von 263 m (Mehrkosten ca. 6,4 Mio. €).

Bei der Variante 5 wird die Gradienten im Unterschied zur Variante 4 um ca. 2,5 m unter das bestehende Gelände abgesenkt. Damit beträgt der Höhenunterschied zwischen Überschüttung und Gelände nur ca. 4 m und die Einhausung kann besser in die Umgebung eingepasst werden. Die Einhausung beginnt bei Bau-km 1 + 958 und endet bei Bau-km 2 + 188. Die Länge der erforderlichen Grundwasserwanne beträgt einschließlich der Einhausungsstrecke 369 m (Mehrkosten ca. 6,1 Mio. €).

Im übrigen verweisen wir auf die Beschreibung der Wahllinien und Varianten in der vorgenannten Unterlage 1 der festgestellten Pläne.

3.3.2.2 Vergleich der Varianten

3.3.2.2.1 Vergleich der Trassenvarianten (Wahllinien)

3.3.2.2.1.1 Erfüllen des Planungszieles, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs

Beim Vergleich der Trassenvarianten ist die verkehrliche Zielsetzung zu berücksichtigen, neben dem Ost-West-Verkehr vor allem den im unmittelbaren Stadtbereich überwiegenden Quell-, Ziel- und Binnenverkehr zu bewältigen. Je weiter Trassenvarianten vom verkehrlichen Zentrum Rosenheims entfernt liegen, umso weniger lässt sich dieses vom Vorhabensträger verfolgte Ziel erreichen.

Bei der Wahllinie 1 ergibt sich für die Aisinger Straße in Heilig Blut gegenüber der gewählten Linie eine Zusatzbelastung von 8.000 Kfz/Tag (+ 80 %), das heißt, es gibt keine Entlastung gegenüber dem Ist-Zustand. Ein Verzicht auf die Anbindung der Aisinger Straße an die Wahllinie 1 ergäbe trotzdem keine spürbare Entlastung der Aisinger Straße in Heilig Blut. Andererseits würde die Belastung der B 15 in Höhe Heilig Blut um 10 % auf 37.000 Kfz/Tag zunehmen und an der Panorama-Kreuzung zu noch stärkeren Abbiegeströmen von/zur Miesbacher Straße führen. Grundsätzlich ergeben sich bei der Wahllinie 1 etwas höhere Belastungen in Oberwöhr

(Krainstraße), in Kaltwies (Happinger Straße) und auf der Klepperstraße. Zudem treten an der Panorama-Kreuzung verstärkt Abbieger der Miesbacher Straße und der B 15 (Süd) auf, die doppelte Abbiegespuren erfordern. Trotzdem bleibt die Abbiegebeziehung von der Aisinger Straße zur Kufsteiner Straße mit 3.000 Kfz/Tag und Richtung so stark belastet wie heute, so dass doppelte Linksabbiegespuren notwendig bleiben, da auch der Geradeausverkehr von der Miesbacher Straße zur Aisinger Straße gegenüber dem Ist-Zustand deutlich ansteigt. Die Einmündung der Wahllinie 1 in die 4-streifige B 15 muss so ausgebaut werden, wie die signalisierte Einmündung der Brannenburger Straße in die B 15. Die im Rahmen des 4-streifigen Ausbaus der B 15 vorgesehene signalisierte Kreuzung B 15/Kirchenweg muss bei der Wahllinie 1 entfallen, da der Abstand zur Einmündung der Wahllinie 1 zu gering ist. Der Kirchenweg und die Zufahrt Heilig Blut (Zugspitzstraße) müssen geschlossen werden (notwendig wird eine Fußgänger-/Radwegunterführung). Für die Erschließung von Kaltmühl und der dort gelegenen Hotels bedeutet das eine Verschlechterung der Situation.

Die Prognosebelastungen durch die Wahllinie 2 sind ähnlich denen der Wahllinie 1. Die Belastung der Aisinger Straße in Heilig Blut (+70 %) sowie der B 15 südlich Heilig Blut sind etwas geringer, die der Hohenofener Straße westlich Pang deutlich höher als bei Wahllinie 1. Für die Panorama-Kreuzung, die Kreuzung B 15/Kirchenweg und die Einmündung der Wahllinie 2 in die B 15 gilt dasselbe wie für die Wahllinie 1.

Die Linie 3 erhält nach der Verkehrsuntersuchung durch Prof. Dr.-Ing. Kurzak eine Prognosebelastung von lediglich 4.000 Kfz/Tag. Sie kann daher die Funktion einer leistungsfähigen Verbindung im Süden von Rosenheim zwischen der St 2078 (Kolbermoor) und der St 2095 (Stephanskirchen) und damit des innerstädtischen Verkehrsnetzes nicht erfüllen und könnte allenfalls als Ausweichstrecke bei Stausituationen auf der Bundesautobahn A 8 dienen. Es ergeben sich Verkehrsbelastungen für die Ortsdurchfahrten von Aising und Pang von 17.000 bzw. 20.000 Kfz/24h und der Aisinger Straße in Heilig Blut von ebenfalls 20.000 Kfz/24h. Dies entspricht Mehrbelastungen im Vergleich mit der gewählten Trasse von 4.000 Kfz/24h in den Ortsdurchfahrten Aising und Pang und von ca. 10.000 Kfz/24h in der Aisinger Straße im Bereich Heilig Blut. Außerdem zeigt der Vergleich eine Mehrbelastung des gesamten innerstädtischen Straßennetzes von bis zu 3400 Kfz/24h in der Klepperstraße. Wegen dieser verkehrlichen Unwirksamkeit ist es sachgerecht, dass der Vorhabensträger im folgenden die Linie 3 nicht mehr weiter, insbesondere in Bezug auf naturschutzfachliche Belange, untersucht hat.

Auf die in Unterlage 1 gegenübergestellten Prognoseverkehrsströme 2015 aus der Verkehrsuntersuchung der gewählten Trasse und der Wahllinien 1 und 2 für die wichtigsten Straßen im angrenzenden Hauptnetz wird verwiesen.

3.3.2.2.1.2 Flächenbedarf

Die Landwirtschaftsflächen südlich der Kalten sind als Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen eingestuft, während nördlich der Kalten Flächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen anzutreffen sind (vgl. Agrarleitplanung). Die Wahllinie 1 beansprucht beide Flächenkategorien, während die gewählte Trasse ausschließlich Flächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen durchschneidet. Trotz annähernd gleichem Flächenbedarf bei Wahllinie 1 und gewählter Trasse spricht die Qualität der betroffenen Landwirtschaftsflächen mehr für die gewählte Trasse.

Die Wahllinie 2 führt ausschließlich über hochwertige Flächen südlich der Kalten, während die gewählte Linie im Bereich Oberwöhr und Aisinger Wies ausschließlich Flächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen durchschneidet. Nicht zu unterschätzen ist auch die qualitative Minderung hochwertiger Böden im Bereich der Tunnelüberdeckung durch Bodenabtrag und -auftrag. Diesen qualitativen Verschlechterungen in Teilbereichen durch die Wahllinie 2 auf der Gesamtlänge

stehen quantitative Verbesserungen in Teilbereichen wie ein geringerer Flächenverlust und nur vorübergehende Flächeninanspruchnahme im Bereich der Tunnellösung gegenüber. Die gewählte Trasse ist insgesamt aber wesentlich günstiger zu beurteilen.

3.3.2.2.1.3 Immissionsschutz

Um die der Wahllinien hinsichtlich des Immissionsschutzes zu beurteilen, werden die von der 49 dB (A)-Isophone nachts betroffenen Wohngebiete gegenübergestellt.

Die von der gewählten Trasse betroffenen Wohngebiete im Bereich Oberwöhr-Aisingerwies umfassen eine Fläche von ca. 77.200 m².

Die von der Wahllinie 1 betroffenen Wohngebiete im Bereich Oberwöhr-Aisingerwies umfassen eine Fläche von ca. 45.700 m². Bei annähernd gleicher Wohndichte ist somit bezüglich Lärmschutz die Wahllinie 1 günstiger als die gewählte Trasse.

Da bei der Wahllinie 2 keine Wohngebiete innerhalb der nächtlichen 49 dB (A)-Isophone liegen, ist die Wahllinie 2 in Hinsicht auf Lärmeinwirkung als die günstigste Trasse anzusehen.

3.3.2.2.1.4 Natur- und Landschaftsschutz

Die Kalten ist im Untersuchungsgebiet der bedeutendste Lebensraum für gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Im großräumigen Vergleich (Stadtgebiet von Rosenheim) sind nur noch die Feuchtgebiete im Bereich der nördlichen Innauen wertvoller. Die hier gewählte Trasse der St 2362 vermeidet zwar einen Eingriff in die Kernbereiche der Kaltenaue, jedoch sind aufgrund der räumlichen Enge zur Bebauung Zerschneidungswirkungen für wandernde Tierarten und Beeinträchtigungen der schützenswerten Vegetation durch Straßenabwasser und Immissionen etc. nicht auszuschließen.

Die Beeinträchtigung der Kalten und der angrenzenden Lebensräume südlich von Oberwöhr sind bei der Wahllinie 1 genauso hoch wie bei der gewählten Trasse. Nachteile ergeben sich bei Wahllinie 1 durch die Zerschneidung der Kaltenaue im Bereich „Aisinger Mühle“. Die Vorteile der gewählten Trasse liegen auch in den geringeren Trennwirkungen für bodengebundene Tierarten und störeffindliche Vogelarten. Vorteilhaft ist bei der Wahllinie 1 dagegen der Erhalt der Kaltenaue westlich der Panoramakreuzung. Der Trassenvergleich ist etwa gleichwertig einzuschätzen.

Die Wahllinie 2 verringert die Zerschneidungswirkungen im Mittelabschnitt (Oberwöhr, Tunnellösung), zerstört aber intakte Kernbereiche bei Brucklach (Bachquerung) und nördlich von Aising. Hier wird eine Bachschleife durch die bestehende Querung (Anbindung von Aisingerwies) und eine neue Brücke westlich davon vollständig abgeschnitten und stark isoliert. Die Wahllinie 2 ist hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf das Biotoppotential wesentlich ungünstiger als die gewählte Trasse einzustufen.

Der auf die Verträglichkeit mit dem FFH-Gebiet 8138-301 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ bezogene Vergleich der Trassen zeigt, dass die gewählte Trasse das FFH-Gebiet westlich im Randgebiet des Weiher-Winkl-Weges berührt und eine Durchschneidung vermeidet, während die Wahllinie 1 das FFH-Gebiet im Bereich der „Aisinger Mühle“ durchschneidet und zu einem isolierten Teilstück zwischen St 2362 neu und der Mangfallstraße führt und insgesamt 2 Kaltenquerungen erforderlich sind. Die Wahllinie 1 ist hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen etwas ungünstiger als die gewählte Trasse einzustufen.

Die Wahllinie 2 durchschneidet im Gegensatz zur gewählten Trasse ebenfalls das FFH-Gebiet sowohl im Bereich der „Aisinger Mühle“ als auch östlich der Hohenofener Straße. Es verbleiben dabei 2 isolierte Teilflächen zwischen der St 2362 und den vorhandenen Straßen. Insgesamt sind 4 Kaltenquerungen

erforderlich. Die Wahllinie 2 ist auch insofern hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen wesentlich ungünstiger als die gewählte Trasse einzustufen.

3.3.2.2.1.5 Sonstiges (Wasserschutz, Klima, Erholung, Wohnumfeld)

Der Verlauf der Wahllinie 1 nördlich bzw. südlich der Kalten vermindert die Zerschneidungswirkung des Überschwemmungsbereiches zwischen Aisingerwies und der B 15, während südwestlich von Oberwöhr das Überschwemmungsgebiet in gleicher Weise betroffen ist wie bei der gewählten Trasse. Nachteile ergeben sich aber durch die Querung der Kalten im Bereich der Aisinger Mühle (parallel zur Mangfallstraße). Die Trassen sind hinsichtlich des Wasserschutzes gleichrangig zu bewerten.

Der Verlauf der Wahllinie 2 südlich der Kalten vermindert die Zerschneidungswirkung im Überschwemmungsgebiet und die Beeinträchtigung des oberflächennahen Grundwassers (höchste Grundwasserhöflichkeit, d. h. potentielle Fördermenge im Planungsgebiet). Diesen positiven Wirkungen gegenüber der ursprünglichen Lösung stehen aber nachteilige Zerschneidungswirkungen der Kalten gegenüber, da diese sogar viermal gequert werden muss. Ein Problem besonderer Art ergibt sich bei einer Trassenführung im Tunnel, da durch die Tieflage eine erhebliche Beeinträchtigung des Grundwasserregimes durch Grundwasserstau und -absenkung und eine Veränderung der Strömungsrichtung zu erwarten ist. Die gewählte Trasse ist damit etwas günstiger zu bewerten.

Sowohl die gewählte Trasse als auch die Wahllinie 1 beeinträchtigen das klimatische Regenerationspotential zwischen Brucklach und Hirschbichl. Beide Varianten verlaufen parallel zur Hauptwindrichtung in geländenaher Trassierung. Eine Beeinträchtigung des Luftaustausches ist damit nicht zu erwarten. Die durch die gewählte Trasse verursachte Immissionsbelastung im Siedlungsbereich von Aisingerwies entfällt bei der Wahllinie 1, dafür wird der südwestliche Ortsrand stärker beeinträchtigt. Bei Realisierung der Wahllinie 1 wird der Stadtteil Heilig Blut allseits von immissionsbelastenden Straßen eingeschlossen. Die Trassen sind in etwa gleichwertig.

Die Wahllinie 2 tangiert als günstigste Wirkung dagegen die Kaltenaue als Frischluftzufuhrgebiet für das Stadtgebiet von Rosenheim kaum, jedoch wird der Stadtteil „Heilig Blut“ allseits von immissionsbelasteten Straßen eingeschlossen. Die Beeinträchtigung des Klimapotentials durch die gewählte Trassenführung (Immissionen, Unterbindung von Frischluftströmen) darf jedoch nicht überbewertet werden, da die Linie weitgehend geländenah und parallel zur Hauptwindrichtung geführt wird. Erhöhte Immissionsbelastungen sind bei der Wahllinie 2 im Bereich des westlichen und östlichen Tunnelmundes sowie im Bereich der Entlüftungseinrichtungen zu erwarten. Die Wahllinie 2 schneidet beim Klimapotential insgesamt aber etwas günstiger als die gewählte Trasse ab.

Die gewählte Trassenführung trennt die Siedlungsgebiete vom bedeutenden Naherholungsraum zwischen der Kalten und den Stadtteilen Oberwöhr und Aisingerwies im Süden von Rosenheim. Außerdem wird durch die Querung der Kalten im Bereich der Panoramakreuzung ein raumwirksames Landschaftselement beeinträchtigt, da sie aufgrund der Strukturarmut (Relief, Vegetation) gut einsehbar ist. Die Wahllinie 1 beeinträchtigt den Naherholungsbereich südwestlich von Aisingerwies noch stärker als die gewählte Trasse. Dafür entfällt die Querung und technische Überprägung des Kaltenabschnittes westlich der Panoramakreuzung. Die gewählte Trasse ist aber insgesamt im Vergleich etwas günstiger einzustufen als die Wahllinie 1 in Bezug auf die Erholungsbeeinträchtigung und den Auswirkungen auf das Wohnumfeld.

Demgegenüber hält die Wahllinie 2 den Naherholungsraum weitgehend frei, beeinträchtigt aber das Landschaftsbild stärker, da sie südlich der Kalten (außerhalb des Tunnelbereiches) weithin sichtbar ist und die raumbildende Kulisse der Kalten mit Ufervegetation verdeckt und stört. Zur gewählten Trasse ist die Wahllinie 2 in

den Auswirkungen auf die Erholungsbeeinträchtigung gleichrangig und hinsichtlich der Auswirkungen auf das Wohnumfeld etwas günstiger zu beurteilen.

3.3.2.2.1.6 Gesamtbewertung der Wahllinien unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Die Unterschiede zwischen der Wahllinie 1 und der gewählten Trasse sind relativ gering, allerdings überwiegen die Nachteile der Wahllinie 1 bei schutzgutübergreifender Betrachtung. Die voraussichtlichen Auswirkungen der Wahllinie 1 auf das FFH-Gebiet 8138-301 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ sind umfangreicher als bei der gewählten Trasse einzustufen. Die Wahllinie 2 ist aufgrund der siedlungsfernen Trassenführung hinsichtlich des Klima- und Wohnumfeldpotentials etwas günstiger zu beurteilen als die gewählte Trasse. Dem stehen aber beträchtliche Verschlechterungen hinsichtlich des Bodenpotentials (höhere Ertragszahlen) und des Biotoppotentials (insgesamt 4 Kaltenquerungen), aber auch des Wasserpotentials gegenüber. Die zu erwartenden negativen Auswirkungen der Wahllinie 2 auf das FFH-Gebiet 8138-301 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ sind ebenfalls deutlich höher als bei der gewählten Trasse.

Beide Wahllinien queren die Kalten nördlich von Aisinger Mühle zwei mal in einem sehr empfindlichen Bereich. Bei der Wahllinie 2 muss die Kalten zusätzlich zwei mal überbrückt werden mit erheblichen Eingriffen in das FFH-Gebiet. Aus Sicht der Umweltverträglichkeit und der FFH- Verträglichkeit lässt daher die gewählte Trasse die relativ geringsten Beeinträchtigungen erwarten.

Die Wahllinie 1 ergibt für die Aisinger Straße in Heilig Blut zudem eine Verkehrsbelastung von 18.000 Kfz/24 h und damit eine um 80 % höhere Belastung als mit der gewählten Trasse. Eine ähnliche hohe Belastung ergibt sich für diesen Straßenabschnitt auch bei der Wahllinie 2. Durch die neue Anbindung sowohl der Wahllinie 1 als auch der Wahllinie 2 an die B 15 südlich Heilig Blut muss der Ost-West-Verkehr die ohnehin überlastete B 15 bis zur Panoramakreuzung befahren. Die Trasse der Wahllinie 2 quert das Hochufer der Kalten. In diesem Bereich sollte bzw. müsste ein Tunnel gebaut werden, dessen Kosten in keinem Verhältnis zum erzielten Nutzen stehen würden, da er aus Lärmschutzgründen nicht erforderlich ist.

Es ergibt sich daher, dass sich die Stadt Rosenheim zu Recht für die gewählte Linie entschieden hat. Diese Trasse hat die bessere verkehrliche Wirkung und bringt in naturschutzfachlicher Hinsicht geringere Eingriffe mit sich als die untersuchten Alternativen. Entgegenstehende Belange müssen demgegenüber zurückstehen. Es wird dabei nicht verkannt, dass die Wahllinien 1 und 2 zu geringeren Neubelastungen hinsichtlich der Lärmbetroffenheit für Wohngebiete führen und die gewählte Trasse insofern schlechter abschneidet.

3.3.2.2.2 Vergleich der Varianten der gewählten Linie

Bei der Entscheidung, welcher Variante der Vorzug gegeben wird, sind neben den Immissionsbelangen auch andere wichtige Gesichtspunkte zu berücksichtigen wie die verkehrliche Auswirkung, städtebauliche Belange, Einbindung in Natur und Landschaft, Eingriff in das Grundwasser und Kosten der Varianten.

3.3.2.2.2.1 Immissionsschutz

Die Variante 1 (kurzer Tunnel) bewirkt einen erhöhten Immissionsschutz, der aber auf den Kindergarten und die östlich anschließende Bebauung beschränkt bleibt, während die Variante 2 (langer Tunnel) für die Baugebiete den weitreichendsten Immissionsschutz bietet, wobei insbesondere die Schalleinwirkungen weit unter die gesetzlich zulässigen Grenzwerte gemindert werden können. Mit der Variante 3 (Einhausung mit geländenaher Gradienten) kann für den gesamten Siedlungsbereich westlich der Mangfallstraße, insbesondere für die öffentlichen Einrichtungen (Spielplatz, Kirche, Kindergarten) erhöhter Immissionsschutz erzielt werden. Die bei Variante 4 (Unterfahrung Mangfallstraße) gegenüber der gewählten Ausführung etwas geringere Verkehrsmenge führt nicht zu einer wesentlichen Minderung der Lärmimmissionen. Im Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt Aisingerwies werden

entlang der Mangfallstraße aktive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Hinsichtlich Immissionsschutz ist die Variante 5 (Einhausung mit abgesenkter Gradiente) der Variante 3 etwa gleichwertig.

Mit den Varianten 1, 2, 3 und 5 wäre somit ein in unterschiedlichem Umfang besserer Immissionsschutz für den Siedlungsbereich Aisingerwies möglich, da in diesen Fällen im jeweils untertunnelten bzw. überdeckten Bereich kein Oberflächenverkehr stattfindet, während bei Variante 4 sich die Immissionsproblematik ähnlich wie bei der gewählten Linie darstellte.

3.3.2.2.2 Erfüllen des Planungszieles, Verkehrliche Belange

Beim Bau der Varianten 1, 2 und 4 entfällt ein Anschluss der Mangfallstraße an die Querspange. Das verkehrliche Ziel einer optimalen Entlastungswirkung der Querspange Panorama - Schwaig würde nicht erreicht werden. Mit einer Anbindung der Mangfallstraße wird deren Verkehr südlich der Querspange sowie der Verkehr auf der Aisinger Straße deutlich stärker entlastet als ohne Anbindung.

3.3.2.2.3 Städtebauliche Belange

Eine ebenerdige Querverbindung bei der Variante 1 ist möglich, wobei die Ost-West-Wegebeziehung z. T. auf Fremdgrundstücken hergestellt werden muss. Für die landwirtschaftlichen Wege wird wie bei der gewählten Ausführung ein Brückenbauwerk erforderlich.

Bei Variante 2 können alle Wegebeziehungen zwischen der Bebauung rechts und links der Trasse ebenerdig die Trasse kreuzen und eine Ost-West-Verbindung zwischen Mangfallstraße und Arnulf-/Severinstraße ist ohne zusätzlichen Eingriff in Privatgrundstücke möglich. Auch kann eine „grüne“ Vernetzung der westlichen Kalteneue mit dem östlich der Mangfallstraße ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet realisiert werden. Eine weitere Nutzung im Bereich der untertunnelten Trasse bietet sich für die Anlage von Spiel- bzw. Aufenthaltsräumen an.

Bei Variante 3 sind aufgrund der hochliegenden Überdeckung bei der Anlage der Wegebeziehungen erhebliche Höhendifferenzen mittels Rampen zu überwinden. Es entsteht damit ein umwegiges Netz mit fehlenden Blickbeziehungen. Optisch stellt diese Einhausung eine Wallanlage mit Barrierewirkung dar. Das landwirtschaftliche Wegenetz ist ohne zusätzliche Brücke vernetzbar.

Städtebaulich weist die Variante 4 gegenüber der gewählten Ausführung keine Vorteile auf.

Bei Variante 5 sind die Länge der Einhausung nach Westen und die Höhenlage der Überdeckung durch die Verbindung zwischen Arnulf- und Severinstraße bzw. durch die örtlich hierfür vorgegebene Rampenlänge (zwischen Trasse und Severinstraße) definiert. Gegenüber der Einhausung der Variante 3 erlaubt diese tieferliegende Gradiente eine bessere Modellierung des Geländes. Für die Wege sind dabei nicht so große Höhendifferenzen zu überwinden (ca. 4,00 m statt ca. 5,50 m bei Variante 3). Die Kreuzung des landwirtschaftlichen Wegenetzes ist ohne zusätzliche Brücke in das Wegenetz integrierbar.

Die Varianten (1, 2, 3, 5), die auf den Oberflächenverkehr verzichten, minimieren bzw. vermeiden die Trennwirkung der Straße in Aisingerwies. Insbesondere die Varianten 2, 3 und 5 erhalten den Zusammenhang des Siedlungsbereich und bieten eine gute Möglichkeit für Wegeverbindungen, wobei Variante 3 wegen des deutlichen Herausragens des Baukörpers aus dem Gelände wie ein Riegel wirkt und daher nicht so optimal gesehen werden kann. Zudem ergäbe sich bei diesen Varianten die Möglichkeit einer sinnvollen Grünzuggestaltung, wodurch auch eine Vernetzung des angrenzenden Landschaftsbereichs erreicht werden könnte.

3.3.2.2.4 Natur- und Landschaftsschutz, Grundwasser

Bei den Varianten 1, 2, 4 und 5 ergeben sich Probleme mit dem hoch anstehenden Grundwasser. Es wären in unterschiedlichem Umfang Grundwasserwannen zu bauen. Dies ist zum einen wasserwirtschaftlich als nachteilig zu bewerten und zum anderen wirkt sich dies erheblich auf die Kosten des Vorhabens aus (unten C. 3.3.2.2.2.5).

3.3.2.2.5 Baukosten

Die Baukosten der einzelnen Varianten und der gewählten Linie stellen sich nach Angaben des Vorhabensträgers wie folgt dar:

| | |
|-------------------------|--------------------|
| - Variante 1 | 22,2 Mio. € |
| - Variante 2 | 31,1 Mio. € |
| - Variante 3 | 15,0 Mio. € |
| - Variante 4 | 17,6 Mio. € |
| - Variante 5 | 17,3 Mio. € |
| - <u>gewählte Linie</u> | <u>11,2 Mio. €</u> |

Die unterschiedlichen Kosten der einzelnen Varianten spielen bei der Entscheidung, welcher der Vorzug gegeben wird, eine gewichtige Rolle. Bei der straßenrechtlichen Planfeststellung gehört zu den abwägungserheblichen öffentlichen Belangen auch das Interesse an einer kostengünstigen und wirtschaftlichen Lösung. Dies kann nach Auffassung des BVerwG (Beschluss vom 30.09.1998 - 4 VR 9.98 in Natur und Recht 1999 S. 633) auch für die Auswahl unter mehreren Trassenvarianten ausschlaggebend sein.

Im vorliegenden Fall liegen die Baukosten für die billigste Variante 3 gegenüber der gewählten Linie immer noch um rd. 3,8 Mio. € höher. Das bedeutet Mehrkosten in einem Umfang von rd. 34% gegenüber den für die gewählte Linie zu veranschlagenden Baukosten.

3.3.2.2.6 Gesamtbewertung der Varianten der gewählten Linie

Unter Gegenüberstellung der dargestellten Belange ist die Entscheidung der Stadt Rosenheim für die gewählte Lösung nicht zu beanstanden. Das verkehrliche Planungsziel des Baus einer möglichst leistungsfähigen Straße bei gleichzeitiger möglichst hoher Entlastung des überlasteten Straßennetzes in Rosenheim unter Vermeidung unmittelbarer Eingriffe in das Grundwasser sowie unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, kann durch sie am besten erreicht werden. Die für die eine oder die andere Variante sprechenden Belange müssen demgegenüber zurückstehen, weil alle Maßnahmen zur Milderung des Eingriffs mit erheblichen Kosten verbunden sind, ohne dass sich städtebauliche Vorteile ergeben, die solche Aufwendungen rechtfertigen würden. Darüber hinaus ergeben sich bei einer Tieflage der Straße Probleme mit dem hochanstehenden Grundwasser. Deutlich wird auch, dass zu einer sinnvollen Verknüpfung des Wegenetzes zusätzliche Wegeverbindungen erforderlich sind, die z. T über private Grundstücksflächen führen müssten.

3.3.3 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 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:

Zwangspunkte für die Linienführung im Auf- und Grundriss sind am Bauanfang der Anschluss an den bestehenden Kreisverkehrsplatz St 2078/St 2362, die vorhandene Bebauung an der Hohenofener Straße, die Hochwasserschutzmaßnahme am Auerbach, ein Naturdenkmal (bei Bau-km 1+650), die vorhandene Bebauung Aisingerwies, die Hochwasserschutzmaßnahme „Mangfall/Kalten“ und Überquerung der „Kalten“ und die Anbindung an die Kreuzung Kufsteiner Straße (B 15)/Miesbacher Straße (St 2095).

Die für den Streckenabschnitt gewählte Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = 80$ km/h sowie die gewählten Trassierungselemente werden den maßgebenden verkehrstechnischen Anforderungen gerecht und entsprechen den Richtlinien für die Anlage von Straßen. Erhöhte Unfallgefahren durch die auf freier Strecke grundsätzlich zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gegenüber vergleichbaren Straßen und eine damit in Zusammenhang stehende Umweltgefährdung können wir nicht erkennen. Notwendige Geschwindigkeitsbegrenzungen, z. B. im Bereich signal geregelter Knotenpunkte, und Überholverbote werden von der Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall festgelegt und sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Entsprechend der Straßenkategorie A II und der prognostizierten Verkehrsbelastung wurde nach den RAS-Q 96, Ziffer 3.1, für die St 2362 Querspange Panorama - Schwaig der einbahnige Regelquerschnitt RQ 10,5 gewählt. Der Querschnitt erhält damit eine Kronenbreite von 10,5 m. Die befestigte Fahrbahnbreite beträgt 7,50 m, das sind 2 Fahrstreifen von je 3,50 m Breite sowie beidseitige je 0,25 m breite Randstreifen.

Die Anordnung von Abbiegespuren in den Knotenpunktsbereichen und die Aufweitungen in der Mangfallstraße sind zur Erzielung der erforderlichen Leistungsfähigkeit notwendig und rechtfertigen auch den dafür notwendigen, im Verhältnis zur Gesamtmaßnahme geringen Flächenverbrauch.

Der Knoten St 2362 (Miesbacher Straße) - Happinger Straße ist in der Tektur vom 27.01.2004 überarbeitet worden, um den Süd-Nord-Radverkehr im südlichen Bereich auf der Ostseite bzw. den Nord-Süd-Radverkehr im südlichen Bereich auf der Westseite geregelt auf die Fahrbahn zu leiten und die Miesbacher Straße parallel zur Fußgängerfurt queren zu können. Der nördliche Bereich ist dagegen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Verkehrssicherheitsbedenken wegen der Trassenführung am Kindergarten bestehen nicht. Der Kindergarten wird durch die geplante Sicht- und Lärmschutzwand von der Straße getrennt. Eine Verbindungstür ist darin nicht vorgesehen.

Es bestehen auch keine Verkehrssicherheitsbedenken wegen der Verschmälerung des Fußweges in der Mangfallstraße. Die verbleibende Gehwegbreite erscheint uns für den Fußgängerverkehr mit einer Breite von 2,25 m ausreichend dimensioniert.

Die Forderung, die Straße anstatt in Dammlage auf Geländeneiveau zu führen und zur Überquerung des Auerbaches eine normale Brücke zu bauen, ist im Bereich Oberwöhr nicht möglich, weil die Trasse den von Pösling kommenden Hochwasserdamm quert und in diesem bei einer geländegleichen Gradienten dann eine Lücke entstehen ließe und außerdem Gefahr liefe bei Hochwasser überflutet zu werden. Dies gilt auch für den Bereich östlich der Brücke bis zum Weiher-Winkl-Weg. In diesem Bereich ersetzt der nördlich parallel verlaufende Wirtschaftsweg den als Hochwasserdamm für den Auerbach dienenden vorhandenen Wirtschaftsweg.

Die Errichtung eines Lärmschutzwalles anstelle einer Lärmschutzwand direkt an der Nordseite der Trasse scheidet aus. Eine Lärmschutzwand ist zum einen bei gleicher Höhe lärmtechnisch wirksamer als ein Lärmschutzwall. Außerdem würde ein wesentlich größerer Grundstücksbedarf benötigt werden, der in diesem Bereich aber nicht zur Verfügung steht, da auf der Nordseite die entfallenden Biotopflächen ersetzt werden müssen und im Süden das FFH-Gebiet am Kaltenknie berührt wird.

3.3.4 Immissionsschutz, Bodenschutz

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

Bei der Trassierung wurde darauf geachtet, dass durch die neue Straße keine vermeidbare Immissionsbelastung entsteht (§ 50 BImSchG). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden ohne gleichzeitig andere Belange zu berühren. Die Abwägung dieser Belange ergibt eine Entscheidung zugunsten der gewählten Trasse, wie im einzelnen nachfolgend dargelegt wird.

Die im Alternativenvergleich beschriebenen Wahllinien 1 und 2 vermeiden zwar die Belastungen im beidseitig angebauten Bereich von Aisingerwies, die Wahllinie 2 zudem noch von Oberwöhr, bringen dafür aber Immissionsbelastungen im südlichen Bereich von Aisingerwies (Linie 1) und südlich von Heilig Blut (beide Linien) mit sich.

Beide Wahllinien erreichen aber nicht die verkehrliche Wirksamkeit der gewählten Linie und greifen zudem stärker in naturschutzfachlich bedeutsame Bereiche ein, so dass hier der gewählten Linie der Vorzug gegeben werden kann.

Die verschiedenen Varianten im Bereich der gewählten Trasse sind hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Immissionsauswirkungen, Kosten, Verkehrswirksamkeit, städtebaulichen Bedeutung, Einbindung in Natur und Landschaft und ihrer Auswirkungen auf das Grundwasser unter C 3.3.2 beschrieben und ausgeschieden worden.

Der Bau der Querspange Panorama - Schwaig entlastet die Anwohner in Pang, Aising und Heilig Blut von erheblichen Lärm- und Schadstoffimmissionen im Zuge der Ortsdurchfahrten. Gleichzeitig wird der Schleichverkehr auf der Ortsstraße durch Oberwöhr erheblich reduziert. Diese Entlastungen sind mit ein Ziel des Vorhabens, können allerdings die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit der durch die geplante Baumaßnahme in anderen Bereichen Betroffenen nicht in Frage stellen oder mindern. So wird nicht verkannt, dass die Wohnbereiche südlich von Oberwöhr und in Aisingerwies, die bisher frei von Belastungen durch eine Hauptverkehrsstraße waren, nunmehr solchen Einwirkungen ausgesetzt sein werden. Es bleibt hier allerdings festzuhalten, dass die in den genannten bestehenden Ortsdurchfahrtsbereichen Betroffenen den Lärmeinwirkungen ohne ausreichenden Schutz ausgesetzt sind, während im Zuge der Querspange der rechtlich erforderliche Lärmschutz (aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen) gewährleistet wird bzw. die nächstgelegene Wohnbebauung so weit entfernt liegt, dass die maßgeblichen Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden können.

3.3.4.1 Verkehrslärmschutz

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

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige

schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

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

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

3.3.3.4.1.1 § 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. Wie wir bereits vorstehend ausgeführt haben, würden die Wahllinien 1 und 2 die Wohnbereiche in Aisingerwies bzw. Oberwöhr vor Verkehrslärm verschonen, gleichzeitig aber, wenngleich in geringerem Umfang, südlich Aisingerwies und südlich Heilig Blut zu Belastungen führen. Unter Berücksichtigung der übrigen dargestellten Gesichtspunkte (Naturschutz, verkehrliche Bedeutung) ist die gewählte Linie daher nicht zu beanstanden.

3.3.4.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

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

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

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

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

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

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

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

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

Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

3.3.4.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognose berechnet. Die Prognose aus der aktualisierten Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 19.12.2002, welche auf den Verkehrserhebungen des Ingenieurbüros INGEVOST vom Herbst 2001/Frühjahr 2002 beruht und eine Verkehrsmenge von 16.000 Kfz/24h für den Abschnitt Schwaig bis Mangfallstraße, von 22.000 Kfz/24h für den Abschnitt Mangfallstraße bis Aisinger Straße und von 36.000 Kfz/24h für den Abschnitt Aisinger Straße bis zur Panoramakreuzung im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten.

Auch die Zusammenhänge mit anderen Bauabschnitten wie der B 15 Westtangente Rosenheim und dem 4-streifigen Ausbau der B 15 Süd von der Panoramakreuzung bis zur BAB A 8 sind dabei berücksichtigt. Die Verkehrsprognose bietet daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Begründete Zweifel an der hinreichenden Aktualität des Gutachtens, wie mehrfach im Verfahren vorgetragen, bestehen nicht (vgl. C.3.2.2.3).

Eine Überprüfung der Verkehrsberechnung auf den Prognosehorizont 2020 halten wir für nicht geboten. Grundlage der aktualisierten Verkehrsprognose von Prof. Dr. Ing. Kurzak vom 19.12.2002 war der werktägliche Verkehr, welcher 2001/2002 an 48 Knotenpunkten im Stadtgebiet Rosenheim erfasst worden war. Die Prognose 2015 ist somit auch keine DTV-Belastung (=durchschnittliche Tagesbelastung im Prognosejahr), sondern ein werktäglicher Verkehr. Im städtischen Bereich ist eine Umrechnung dieser Zählwerte auf DTV-Werte laut Gutachter nicht möglich und auch nicht sinnvoll. Die werktägliche Belastung in Stadträumen liegt aber in der Regel um 10 – 15 % über dem DTV. Da die allgemeine Verkehrsentwicklung im Zeitraum 2015 bis 2020 wegen der erwarteten Sättigung nur noch bei 1 - 2 % liegen wird, sind die vorliegenden Prognosebelastungen Panorama - Schwaig 2015 höher als der DTV 2020. Eine Verkehrszunahme von 1 - 2 % spielt bei der Lärmberechnung nahezu keine Rolle. Die Verkehrslärberechnung liegt damit auf der sicheren Seite.

Im Verfahren wurden die vom Vorhabensträger vorgenommenen Lärmberechnungen und daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen angezweifelt. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat die Berechnungen und die daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen an den betroffenen Bereichen entsprechend den in der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerten überprüft und grundsätzlich für ordnungsgemäß befunden. Bei der Berechnung der Beurteilungspegel wurde festgestellt, dass Eingabedaten, welche die Schallausbreitung beeinflussen wie Straßenlage, Einflüsse der Knotenpunkte, Geländeformen, reflektierende und abschirmende harte Wände und Lärmschutzwände oder -wälle ausreichend berücksichtigt wurden. Das Kaltensteilufer bildet keine den Schall reflektierende harte Fläche und konnte deshalb in der Schallschutzberechnung unberücksichtigt bleiben. Berücksichtigt wurden auch eine durchschnittliche Mitwindsituation. Besondere Wetterlagen vor Ort dürfen bei der Berechnung außer Betracht bleiben. Wir sehen daher keinen Anlass zu einer anderen Beurteilung. Anträge auf weitere Lärmschutzmaßnahmen werden zurückgewiesen.

Die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte, also auch der Kreuzung Querspange – Mangfallstraße, wurde bemessen. Verkehrsbelastungen durch Stauungen sind nach der Aussage von Prof. Dr. Ing. Kurzak auch während der abendlichen Verkehrsspitze nicht zu erwarten. Die Forderung, den Lärmschutz nicht auf die

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

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

Die Festsetzung einer Entwurfsgeschwindigkeit von 80 km/h und der damit verbundenen Regelgeschwindigkeit von 100 km/h ist die Folge der Einstufung der Querspange als freie Strecke und führt wegen der Berücksichtigung in der Lärmvorsorge nicht zu erhöhter Lärmbelastung für die betroffenen Siedlungsbereiche.

Auch dem Einwand, die den Lärmschutzberechnungen zugrundegelegten Pkw- und Lkw-Geschwindigkeiten seien unrealistisch, da sich Autofahrer häufig nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen hielten, kann nicht gefolgt werden, da die RLS-90 verbindlich sind und die Berechnungen auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhen.

Die Einwendungen aus nicht trassennah (bezogen auf den Planfeststellungsabschnitt) gelegenen Gebieten, mit denen geltend gemacht wird, dass eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme sich auch in den jeweils angrenzenden Abschnitten der Querspange bzw. an diese anschließenden untergeordneten Straßen auswirken werde, können im Zusammenhang mit §§ 41 bis 43 BImSchG nicht berücksichtigt werden, denn diese beschränken die Lärmvorsorge auf den Bau oder die wesentliche Änderung, also auf den Planfeststellungsabschnitt, bzw. auf den Bereich, in dem sich die bauliche Änderung auswirkt. Die Verkehrsuntersuchung hat zudem ergeben, dass durch den Bau der Querspange das nachgeordnete Straßennetz entlastet wird. Dies gilt auch, obwohl im Verfahren von verschiedenen Seiten bezweifelt, für die südliche Mangfallstraße (vgl. Unterlage 1 Abbildung 2 und 3).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Auch im Rahmen der Lärmbewertung spielt das unterschiedliche Ergebnis des für den gleichen Verkehrsraum vorliegenden Gutachtens des Büros Brenner + Münnich aus dem Jahre 1997 aufgrund fehlender Aktualität keine Rolle und ist nicht geeignet, Zweifel an den Ergebnissen des neuen Verkehrsgutachtens zu erwecken (auf die Ausführungen unter C.3.2.2.3 weisen wir hin).

3.3.4.1.4 Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Nach den schalltechnischen Untersuchungen werden im Bereich der Hohenofener Straße (Schwaig), südlich von Oberwöhr und im Siedlungsbereich von Aisinger Wies (beidseitig) die Grenzwerte der 16. BImSchV teilweise überschritten. Eine Beeinträchtigung des Wohnumfeldes wird nicht bestritten, die Auswirkungen werden jedoch durch ausgleichende Lärmvorsorgemaßnahmen begrenzt. Der Vorhabensträger kommt mit dem vorgesehenen Schallschutzkonzept aus einer Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen seiner gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge nach. Im Detail sind die einzelnen aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, -wälle und Wall-wandkombinationen) für die gewählte Linie dargestellt in den Lageplänen der festgestellten Planunterlagen (Unterlage 7.1) und beschrieben im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 7.2), sowie im Erläuterungsbericht (Unterlage 1). Darauf wird Bezug genommen. Die einzelnen maßgeblichen überprüften Immissionsorte sind in Unterlage 11.1 und

11.2 der festgestellten Planunterlagen dargestellt. Daneben ist auch die Verwendung eines lärm mindernden Straßenbelags nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/91 vom 25.04.1991 als Teil des Lärmschutzkonzeptes vorgesehen, welcher eine Lärminderung von minus 2 dB(A) erreicht.

Die von der Vorhabensträgerin den geplanten Lärmschutzmaßnahmen zugrunde gelegten Berechnungen sind vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz überprüft und für richtig befunden worden. Die aufgrund dieser Berechnungen geplanten Lärmschutzeinrichtungen entsprechen den gesetzlichen Vorgaben für die Lärmvorsorge.

Dort, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden und der aktive Lärmschutz nicht ausreicht, haben die betroffenen Grundstückseigentümer dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen (passiver Lärmschutz). Die gesetzlichen Anforderungen sind mit den vorgesehenen Maßnahmen erfüllt.

Wir halten die Entscheidung des Vorhabensträgers für eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung unter Verzicht auf einen weiteren Ausbau der aktiven Lärmschutzanlagen im Hinblick auf Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen nach § 41 Abs. 2 BImSchG für sachgerecht. Das ergibt sich aus folgenden Überlegungen:

Die Kosten für passiven Lärmschutz liegen insgesamt erheblich unter den notwendigen zusätzlichen Aufwendungen für aktiven Lärmschutz. Durch weitere Erhöhungen der ohnehin schon teilweise bis zu 5,25 m hohen Lärmschutzanlagen ließen sich bei vielen betroffenen Gebäuden größtenteils nur mehr geringe, letztlich nicht wahrnehmbare Lärmpegelminderungen bei sehr hohem Kostenaufwand erreichen.

Um für den Bereich 1 (vgl. Einteilung in Planunterlage 1 und 11) einen vollständigen aktiven Schutz zu erreichen wäre statt der geplanten bis zu 5,0 m hohen Lärmschutzanlage eine Gesamthöhe bis zu 9,0 m notwendig. Dies wäre nicht nur wegen der entstehenden Kosten und der statischen Schwierigkeiten, sondern auch aus städtebaulichen Gesichtspunkten und wegen der höheren Verschattungswirkung nicht zu befürworten.

Im Bereich 5 und 8 (Kreuzung St 2362/Mangfallstraße) entsteht der Großteil des Lärms auf der Mangfallstraße. An dieser wird aber, außer im unmittelbaren Kreuzungsbereich, baulich nichts geändert. Eine Lärmschutzanlage entlang der Mangfallstraße ist somit nicht gerechtfertigt. Diese wäre außerdem durch Grundstückszufahrten und Eingänge unterbrochen und deshalb wenig wirksam.

Im Bereich 6 sind trotz der aktiven Lärmschutzanlagen von 5,25 m Höhe ab dem 1./2. Obergeschoss bis zum 3. Obergeschoss zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich (Überschreitungen teilweise bis zu 10 dB(A)). Um die Grenzwerte im 1. und 2. Obergeschoss einzuhalten, wäre eine Erhöhung um 2,0 bis 3,0 m auf teilweise über 8,0 m Gesamthöhe erforderlich. Die Grenzwerte im 3. Obergeschoss blieben dabei aber weiterhin überschritten. Wandhöhen von 8,0 m führen aber zu sehr hohen Kosten und den schon angesprochenen negativen Wirkungen auf das Stadtbild.

Im Bereich 9 werden die Grenzwerte nur an einem Bürogebäude im 2. Obergeschoss überschritten. Der Bau einer aktiven Lärmschutzanlage zum Schutz nur eines Stockwerkes ist als unverhältnismäßig anzusehen.

Auszugehen ist bei passiven Lärmschutz von der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV). Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Die Festlegung der schutzbedürftigen Räume erfolgt nach den „Richtlinien für den

Verkehrslärmschutz an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Die berechtigten Anwesen sind in Auflage A.4.4.2 dieses Beschlusses und in der Unterlage 11 aufgezählt. Auf Antrag der Haus- bzw. Wohnungseigentümer wird dann die Anzahl der Räume, die Anzahl der Fenster und die Schallschutzklasse der Fenster in einer Einzelüberprüfung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Hinsichtlich der Ablehnung der Varianten in Tunnelführung bzw. mit Überdeckung verweisen wir auf die Begründungen unter C.3.3.2.2.

Für die Wohngebäude in Oberwöhr am Weiher-Winkl-Weg (Immissionsorte 78 bis 80) brauchte ein Schallschutz nicht vorgesehen werden, da die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen schon für trassennähere Gebäude (Immissionsorte 110 und 111) ausreichen und damit erst recht für weiter entfernt liegende Gebäude ausreichend sind. An den Gebäuden am Weiher-Winkl-Weg werden ebenso die maßgeblichen Grenzwerte unterschritten. Dies gilt auch für das Anwesen Krainstr. 49a.

Die Grenzwerte für ein Sondergebiet gemäß 16. BImSchV entsprechen der Schutzbedürftigkeit des Kindergartens. Eine Schließung des Kindergartens wegen Gesundheitsgefährdung ist wegen der Einhaltung der maßgebenden Grenzwerte nicht zu befürchten. Am Tag werden die Grenzwerte für ein Sondergebiet gemäß 16. BImSchV an der Kirche eingehalten. Eine Überschreitung der Nachtwerte an der Kirche ist wegen der regelmäßigen Nutzung am Tag unschädlich.

Es wurde im Verfahren gefordert, von der Kreuzung zur Mangfallstraße bis zur Fußgängerunterführung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h anzuordnen, um den Lärmschutz für die angrenzenden Grundstücke sicherzustellen. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist abzulehnen, weil der Vorhabensträger durch die planfestgestellten Lärmschutzmaßnahmen den Erfordernissen nach einer Lärmvorsorge gerecht wird und verkehrliche Anordnungen zum Lärmschutz nicht zu den nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen zählen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung dürfte nach dem Bau auch nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse dann eine Gefahrenlage besteht würde, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung z. B. der Verkehrssicherheit oder des Ruhebedürfnisses der Anwohner erheblich übersteigt (§45 Abs. 9 S. 2 StVO).

Die Auswirkungen der Bauarbeiten sind nicht zu vermeiden, werden jedoch auf das unumgängliche Maß zur Verminderung der Lärmbelastigungen beschränkt. Die Ausführung von Arbeiten an Wochenenden ist laut dem Vorhabensträger nicht vorgesehen.

3.3.4.1.5 Entschädigung für Außenwohnbereich

Bei einigen der in A.4.4.2 des Beschlusstexts angeführten Anwesen überschreiten die Beurteilungspegel am Tag im Außenwohnbereich den jeweiligen maßgeblichen Grenzwert der 16. BImSchV. Auf die Lärmberechnungen in Unterlage 11 der Planunterlagen, aus denen die Grenzwerte und die Überschreitungen ersichtlich sind, wird verwiesen. Für den weder durch aktive Lärmschutzmaßnahmen ausreichend geschützten, noch durch passive Lärmschutzmaßnahmen 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 Vorhabensträger. Die für die Höhe der Entschädigung maßgebenden Faktoren wurden unter A.4.4.3 des Beschlusstexts dargelegt.

3.3.4.2 Schadstoffbelastung

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

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

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

Belastungen oder Einwirkungen, die die (im Prognosezeitraum in Kraft tretenden) Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind nicht zu erwarten. Zu dieser Prognose werden neben dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002 (MLuS 02), verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat ergeben, dass sie an dem der Straße nächstgelegenen Wohngebäuden im Prognosejahr 2015 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.

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat eine Abschätzung der zu erwartenden verkehrsbedingten Abgasimmissionen auf der Basis der prognostizierten Verkehrsbelastung vorgenommen. Es kam dabei zum Ergebnis, dass infolge der zu erwartenden Kfz-Abgase im Bereich der nächstgelegenen Anwesen keinerlei schädliche Auswirkungen zu erwarten sind. Diese Beurteilung gilt auch für den Bereich des Kindergartens, dessen Außenspielfläche durch die vorgesehene Lärmschutzwand einen wirksamen Schutz auch vor verkehrsbedingten Luftschadstoffen erhält.

3.3.4.3 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.

3.3.5 Naturschutz- und Landschaftspflege

3.3.5.1 Verbote / Öffentlicher Belang

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

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. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind in der Unterlage 12.1 und 12.2 der Planunterlagen (Ordner 2) beschrieben. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (BVerwG, NuR 1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Die Neuregelung des BNatSchG vom 25.03.2002 (BGBl I S. 1193) hat dieses Gewicht verstärkt.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil der Unterlage 12.1 beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

3.3.5.2 Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)

3.3.5.2.1 Eingriffsregelung

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

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

Gemäß Art. 6a Abs. 2 BayNatSchG (geänderte Regelung jetzt in § 19 Abs. 3 BNatSchG) ist die Maßnahme zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß auszugleichen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Rang vorgehen. Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wildwachsende Pflanzen und wildlebende Tiere der streng geschützten Arten nicht 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. 6a Abs. 3 BayNatSchG Ersatzmaßnahmen verlangt werden.

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

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

3.3.5.2.2 Vermeidbarkeit / Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 19 Abs. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 Satz 1 1. HS. und Satz 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung.

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

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung, wie etwa eine Optimierung der Linienführung, Amphibien-/Kleintierleiteinrichtungen und Durchlässe oder die Schutzmaßnahmen S 1 - 6, und die Gestaltungsmaßnahmen für den Straßenraum (G 1 - 9) verwiesen (Erläuterungsbericht zum landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 12.1). Wichtig sind insbesondere zur Gewährleistung einer ausreichenden Gewässergüte Maßnahmen zur Vermeidung von Abfluss/Versickerung von in Niederschlagswasser enthaltenen Schadstoffen (z.B. Sammlung von anfallendem Niederschlagswasser im Nahbereich der Kalten in Mulden) und passive Schutzmaßnahmen (Bau-km 1+375 - Bau-km 1+470) zur Minderung einer straßenverkehrsbedingten Unfallgefahr.

3.3.5.2.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen, Ausgleichsmaßnahmen

Das betroffene Gebiet und die verbleibenden Beeinträchtigungen sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 12.1 und 12.2) der Planunterlagen auf der Basis einer aktuellen Realnutzungs- und Biotoptypenkartierung ausführlich beschrieben. Im Rahmen der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Jahre 2002 wurden alle Projektwirkungen erfasst, die zu einer Beeinträchtigung von Erhaltungszielen führen können. Dies gilt auch für die kumulativen Wirkungen in Verbindung mit anderen Projekten. Die Auswirkungen auf geschützte Flächen nach Art. 13d BayNatSchG wurden über Biotoptypen erfasst (Unterlage 12.1, Tabelle 1). Somit liegen aktuelle und konkret auf die vorliegende Planung bezogene Aussagen über betroffene Umweltbestandteile und die Projektauswirkungen vor. Weitere tiefere Erhebungen seitens des Vorhabensträgers waren daher nicht veranlasst. Dies gilt insbesondere für den Bestand und die Auswirkungen auf Amphibien und Aspekte des Amphibienschutzes und die Überprüfung von Vorkommen des Eisvogels oder Wachtelkönigs im Untersuchungsgebiet. Aus den Amphibienuntersuchungen 2001 geht zudem hervor, dass am südlichen Ortsrand von Oberwöhr mit verringerten Arten- und Individuenbeständen gegenüber dem Amphibiengutachten von 1995 zu rechnen ist. Trotzdem hat der Vorhabensträger das Gutachten von 1995 seiner Planung zugrunde gelegt und darüber hinaus die Amphibien- und Kleintierschutzanlage nach Osten, im Bereich der Ausgleichsfläche A 1 aufgrund der realisierten Hochwasserschutzmaßnahmen und der zu erwartenden Zuwanderung von Amphibien aus Gartenteichen verlängert.

Wie in den Unterlagen dargestellt ist, verbleiben insbesondere folgende unmittelbare bzw. mittelbare Beeinträchtigungen von Grünflächen, Ackerland, Biotopen und faunistischen Lebensräumen durch Bau, Anlage und Betrieb der geplanten Straße, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

Es entstehen unmittelbare Veränderungen von Biotopen mit kürzerer und längerer Entwicklungszeit und Landwirtschaftsflächen mit hohem Biotopwert (Auwald, Feldgehölz, sonstiger Feuchtwald, extensives Grünland, Landröhricht, Ruderal-/Rohbodenstandorte) durch Versiegelung in einer Größe von 1,24 ha, davon 0,30 ha vorbelastete Flächen). Die Neuversiegelung von 2,96 ha (Biotope, Landwirtschaftsflächen, Waldflächen, Verkehrsgrünflächen) hebt natürliche Bodenfunktionen auf, beschleunigt den Oberflächenabfluss, unterbindet die Niederschlagswasserversickerung und fördert Klimaextreme. In Auwäldern werden zudem die bioklimatischen und lufthygienischen Ausgleichsleistungen durch Rodung (0,14 ha) eingeschränkt. Einzelne Bodenfunktionen werden durch Flächenumwandlung (ohne Versiegelung) in einem Umfang von 3,22 ha beeinträchtigt.

Mittelbare Veränderungen von Biotopen im 50 m - Bereich (naturnahe Bachabschnitte, Auwälder, Gewässerbegleitgehölze, mesophiler Laubwald, Feldgehölzen und Großröhricht) ergeben sich auf einer Fläche von 2,23 ha.

Barriere- und Trennwirkungen für Tiere (Amphibien, bodengebundene Kleintiere, z. T. auch Fledermäuse und Vögel) treten vor allem zwischen der Kalten und Kaltenaue und dem Auerbach auf. Störungen von Vögeln und Waldtieren durch Licht und Bewegung sind nicht auszuschließen.

Die Trassenführung in der Kaltenaue führt zu einer technischen Prägung naturnaher Bereiche mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Fahrbahnen, Parallelwege, Wegeüberführungen mit Unterbindung von Blickbeziehungen (Lärmschutzwände und -wälle). Zwölf das Landschaftsbild prägende und erhaltenswerte Bäume gehen ebenfalls verloren.

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

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

Für die Ermittlung des Ausgleichsbedarfs sind maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft. Untersuchungsraum, -inhalt, -methode und -schwerpunkte wurden zutreffend festgelegt. Der Ausgleichsbedarf ist gemäß den sog. gemeinsamen Grundsätzen vom 21.06.1993 in Flächenbedarf umgerechnet, was hier keinen Bedenken begegnet. Hier stehen einem Eingriffsumfang von 6,43 ha ein Ausgleichsbedarf von 3,39 ha gegenüber.

Beim Ausgleich handelt es sich um keinen exakten naturwissenschaftlichen Begriff. Er zielt auf Folgenbeseitigung, aber eher im Sinne von Kompensation als im Sinne von Restitution. Er hat möglichst gleichartig zu erfolgen, soweit es um die ökologischen Funktionen geht. Bei der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes genügt die landschaftsgerechte Neugestaltung. Diese erfolgt grundsätzlich im durch den Eingriff betroffenen Raum. Die Abgrenzung mag zum Teil schwierig sein.

Als planerisches Leitbild sollen nach dem Regionalplan Südostoberbayern (1988) die charakteristischen Landschaftsräume der Region entsprechend ihrer naturräumlichen Gliederung sowie unter besonderer Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit des Naturhaushaltes erhalten und pfleglich genutzt werden. Ferner soll die Erholungsfunktion wichtiger Landschaftsteile wie Berge, Seen, Flüsse, Wälder und Wiesen unter Berücksichtigung ökologischer Belange gewahrt, verbessert und wiederhergestellt werden. Nach dem Flächennutzungs- und Landschaftsplan der Stadt Rosenheim sollen die Talbereiche der Kalten mit angrenzenden Auwaldresten, bewaldeten Terrassenrändern und gewässerbegleitenden Gehölzbeständen zum Schutz des Naturhaushaltes, zur Erhaltung des charakteristischen Landschaftsbildes sowie aus stadtklimatischen Gründen freigehalten werden. Als konkrete Ziele und Maßnahmen werden die Erhaltung der natürlichen Dynamik der Kalten und des Kleinreliefs im Kaltental sowie die Pflanzung von Baumreihen und Baumgruppen an der Hohenhofer Straße und an Weg- und Grundstücksgrenzen verlangt. Nach der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 12.1) kommt der Sicherung des Grundwasserhaushaltes und dem Schutz der beiden Fließgewässer Kalten und Auerbach während und nach der Baumaßnahme durch eingriffsmindernde Maßnahmen entscheidende Bedeutung zu.

Folgende Maßnahmen sind innerhalb der Ausgleichsfläche A 1 (Landwirtschaftsflächen zwischen Kalten, Auerbach und der Baumaßnahme, ca. 4,25 ha) vorgesehen:

- Ergänzung und Verbreiterung des Auwaldstreifens entlang der Kalten, außerhalb der Nutzungsbeschränkungszone unterhalb der 110 KV- bzw. 20 KV-Leitungen
- Stabilisierung und Entwicklung der vorhandenen Auwaldreste innerhalb der Ausgleichsfläche
- Anlage eines Ersatzlaichgewässers mit Tief- und Flachwasserzonen
- Geländemodellierung mit anschließender Sukzession im Bereich des Ersatzlaichgewässers
- Entwicklung von Hochstaudenfluren durch Sukzession entlang von Gewässer- und Gehölzrändern
- Umwandlung von intensiven Acker- und Grünland in extensives Grünland
- Anlage von standortgerechten Gehölzpflanzungen und von 12 Baumpflanzungen außerhalb der Nutzungsbeschränkungszone unterhalb der 110 KV- bzw. 20 KV-Leitungen

Die Einbeziehung von Flächen innerhalb der Beeinträchtigungszone in die Ausgleichsmaßnahme A 1 ist vorrangig zur Gewährleistung der Erhaltungsziele für das FFH-Gebiet Kalten/Kaltenaue erforderlich. Die Extensivierung von Flächen in Kaltennähe führt auch zu Verbesserungen der Gewässerqualität, was sich wiederum positiv auf die Fauna (z. B. Bachmuschel, Fische, Eisvogel) auswirkt. Im Rahmen der Trassenführung wurde zum Schutz der Kaltenaue darauf geachtet, dass keine Eingriffe in den natürlich mäandrierenden Bachlauf erfolgen. Die Brückenaufweitungen beidseitig der Kalten und des Auerbaches wurden so dimensioniert, dass die negativen Zerschneidungswirkungen für Amphibien, Kleinsäuger, Insekten und sonstige Kleintiere in Verbindung mit der Kleintierschutzanlage und den Hochwasserdurchlässen durch Schaffung trockener Landverbindungen erheblich vermindert werden.

Das Naturdenkmal Hirschbichl wird von der Trasse nicht betroffen.

Die Querspange ist als anbaufreie Straße geplant (Erläuterungsbericht 4.1) und hat keine Erschließungsfunktion. Damit entsteht durch die Querspange auch kein weiterer Siedlungsdruck.

Da das Vorhaben in der Regel nur bei rechtlicher Sicherstellung der Ausgleichsmaßnahmen zugelassen werden darf (BayVGH vom 24.01.1992, BayVBl 1992, 692), besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung (BVerwG vom 23.08.1996, UPR 1997, 36). Die einzelnen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 14.1 und 14.2) aufgeführt. Der Träger der Straßenbaulast erhält damit, ebenso wie für die Straßenbestandteile, das Enteignungsrecht. Er behält aber die Möglichkeit zu späteren Änderungen im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde (Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG).

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

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen unter Beachtung der unter A.4.3 dieses Beschlusses getroffenen Auflagen nach Beendigung der Straßenbaumaßnahme die dadurch verursachten Beeinträchtigungen ausgeglichen sind, so dass keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes, insbesondere der Gewässerqualität der Fließgewässer, zurückbleibt, das FFH-Gebiet 8138-301 „Auer Weidmoos mit Kalten und Kaltenaue“ mit seinen festgestellten FFH-Arten nicht als solches beeinträchtigt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet sein wird. Die Kaltenaue als Frischluftschneise für die Stadt Rosenheim wird aufgrund der geländenahen Trassierung parallel zur Hauptwindrichtung nur unerheblich beeinträchtigt.

Naturschutzfachliche Ersatzmaßnahmen sind nicht notwendig.

3.3.6 Gewässerschutz

3.3.6.1 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

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

Wassergewinnungsgebiete werden durch die Trasse der St 2362 Querspange nicht berührt.

Die Querspange Panorama - Schwaig liegt weitgehend im Auenbereich der Kalten und durchquert den Retentionsraum, der mit der Hochwasserfreilegung des Auerbaches durch Planfeststellungsbeschluss vom 03.07.1990 festgestellt wurde. Der Gewässerverlauf der Kalten und die Auenbereiche sind unverbaut und stellen einen äußerst wichtigen Naturraum und Retentionsraum für den Hochwasserabfluss dar. Aus Gründen der Hochwassersicherheit ist es notwendig, die Trasse im Bereich der Querung des Auerbaches bis zu 3 m über Geländeoberkante zu führen. Die Planung stellt aber in Abstimmung mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim durch entsprechende Abgrabung von Deichen zwischen Bau-km 1+100 und Bau-km 1+250 und eine Wirtschaftswegeverlegung bei Bau-km 0+825 sicher, dass die durch die Baumaßnahme verloren gegangenen Retentionsräume nach § 32 WHG wieder ausgeglichen werden bzw. sich eine Vergrößerung des Retentionsraumes gegenüber dem Bestand ergibt (vgl. Unterlage 1, S. 42ff). Der überbaute Retentionsraum an Kalten und Auerbach wird durch Verlegung des Deiches (Deichabgrabungen) und Einbau von Durchlässen im Bereich des Straßenkörpers

wiederhergestellt und damit der Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt. Schäden an Wohneigentum durch eine steigende Hochwassergefahr sind durch den Straßenbau daher nicht zu erwarten.

Im Verfahren wurde verschiedentlich eingewandt, dass die Planung negative Auswirkungen auf das hoch anstehende Grundwasser habe und es daher zu nachteiligen Auswirkungen durch Aufstauung kommen könne. Dies ist aufgrund der gewählten Gradientenführung der Trasse, die auf Einschnittslagen verzichtet, nicht zu befürchten. Die wasserdichte Seetonschicht steht in mindestens ca. 5,0 m unter dem Gelände an und wird durch den Bau der Querspange nicht durchstoßen. In dieser Tiefe wurde laut Auskunft des Vorhabensträgers bereits der Schmutzwasser - Südsammler eingebaut, ohne dass schädliche Auswirkungen entstanden wären.

Eine Umlenkung von Grundwasserströmungen durch Bauwerksfundamente ist ebenfalls nicht zu befürchten. Das Bauwerk 01 wird südlich neben die jetzt bestehende Furt gebaut. Bei der Planung der Grundwasserwanne (BW 03) wurde der durch diese verursachte Grundwasseraufstau berechnet. Zur Gewährleistung der Grundwasserströmung wurde unter der Sohlplatte eine Kiesschicht eingebaut. Obwohl die Baugrube seit Jahren eingespundet ist, konnte noch keine schädliche Grundwasseraufstauung beobachtet werden. Eine Vernässung von Grundstücken ist nicht zu besorgen, weil das Oberflächenwasser im Bereich der Straße versickert wird.

Insofern wären die Varianten mit Tunnelführung bzw. Absenkung wesentlich problematischer zu beurteilen. Auch bezüglich dieses Belanges hat das Wasserwirtschaftsamt Rosenheim zur vorgesehenen Planung seine fachliche Zustimmung unter Beachtung der Auflagen dieses Beschlusses erteilt.

Im Nahbereich der Kalten wurden zur Minderung der Unfallgefahr im Straßenverkehr und damit verbundener Beeinträchtigung der Gewässerqualität passive Schutzeinrichtungen vorgesehen.

Die planfeststellungsrechtliche Konzentrationswirkung umfasst auch die für den Neubau der Brücken im Zuge der Querspange über den Auerbach (BW 01) und die Kalten (BW 04) erforderliche Anlagengenehmigungen nach Art. 59 BayWG.

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

3.3.6.2 Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse

Es ist vorgesehen, das Niederschlagswasser, das auf den Straßen anfällt, zu sammeln und soweit wie möglich breitflächig über die Straßenböschungen bzw. in Sickermulden zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen. Dennoch sind darüber hinaus Einleitungen in das Grundwasser und über Absetzbecken in Vorfluter notwendig, um vor allem bei Starkregen das Niederschlagswasser schadlos abzuführen. Bei der Planung werden die einschlägigen Bestimmungen zur Ableitung von Straßenwasser (RAS-EW, Merkblatt zur Beseitigung des Niederschlagswassers von befestigten Verkehrsflächen aus der Sicht des Gewässerschutzes) beachtet.

Diese Einleitungen sind gemäß § 2 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 Nummern 4 und 5 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 14 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A. 4.5 des Beschlusstextes gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 7 und 7 a WHG und Art. 16 BayWG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Bei Beachtung der unter Ziffer A. 4.5 angeordneten Auflagen, insbesondere im Hinblick auf die geforderten Rückhalte- und Vorreinigungseinrichtungen, sind Beeinträchtigungen des öffentlichen Wohls (§ 6 WHG), insbesondere eine Beeinträchtigung des Grundwassers, sowie

Rechtsbeeinträchtigungen und Nachteile für Dritte (Art. 16 Abs. 1 und Art. 18 BayWG i. V. m. § 8 Abs. 3 WHG) nicht zu erwarten. Die Auflagen beruhen auf § 4 WHG. Die Wasserrechtsbehörde hat das Einvernehmen gemäß § 14 Abs. 3 WHG i. V. m. Art. 75 Abs. 1 BayWG erklärt. Das von der Straße anfallende Oberflächenwasser wird entweder breitflächig über die Bankette oder über Mulden mit Rigolen vor Ort versickert.

3.3.7 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in erheblichem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen und Umwege) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheblich, dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegenstehen. Unwirtschaftliche landwirtschaftliche Restflächen werden, soweit vom Eigentümer gefordert, vom Vorhabensträger übernommen und bei Interesse wieder abgegeben. Darüber hinaus kann dem Vorhabensträger die Organisation freiwilliger Flächenzusammenlegungen nicht auferlegt werden.

Für das Straßenbauvorhaben einschließlich der Ausgleichsflächen werden rd. 12,8 ha Fläche benötigt. Der Querschnitt und die Fahrbahnbreite sind im Hinblick auf die Verkehrsprognose, Güter- und Schwerverkehrsanteil sowie zur Anpassung an die bestehenden Anschlussstrecken erforderlich. Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Ausgleichspflicht ergibt.

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

Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe in einem Umfang, dass Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Struktur in dem von der geplanten Baumaßnahme betroffenen Raum auftreten könnten, sind nicht erkennbar.

Eine nachteilige Steigerung der Pachtpreise wegen des für die Trasse notwendigen Flächenverbrauches ist als ungewisse Spekulation aus unserer Sicht kein dem Vorhaben entgegenstehender Belang.

Eingeforderte Entschädigungsansprüche wegen befürchteter zukünftiger Anbaubeschränkungen auf landwirtschaftlichen Grundstücken wegen Belastungen durch Schadstoffemissionen müssen wir zurückweisen, weil gravierende Nutzungsbeeinträchtigungen nach derzeitigen Erkenntnisstand ausgeschlossen werden können. Dies gilt insbesondere wegen der aufgrund gesetzlicher Vorgaben immer weiter abnehmenden Schadstoffemissionen bei Kraftfahrzeugen. Anbaubeschränkungen sind zudem weder derzeit in Kraft noch absehbar. Die bloße, unbestimmte Möglichkeit einer zukünftigen Einschränkung reicht für eine Festsetzung zu Lasten des Vorhabensträgers nicht aus.

3.3.8 Sonstige öffentliche Belange

3.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob und Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im

Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen in A.4.9 wird verwiesen.

3.3.8.2 Erholung

Im Anhörungsverfahren wurde vielfach eingewandt, die geplante Querspange Panorama - Schwaig zerstöre das Naherholungsgebiet südlich von Oberwöhr und südwestlich von Aisingerwies. Die Abwägung aller bislang erörterten Gesichtspunkte ergibt auch bezüglich des Belanges Erholung, dass der gewählten Linie der Vorzug gegeben werden konnte. Die Freiflächen im Bereich der Kalten, des Auerbaches und des Naturdenkmals Hirschbichl eignen sich tatsächlich besonders für die naturnahe und ruhige Erholung. Die gewählte Trasse trennt die Siedlungsbereiche vom Naherholungsraum im Süden von Rosenheim ab. Diesbezüglich ist die Wahllinie 2 günstiger zu beurteilen, da sie diesen unmittelbaren Naherholungsraum weitgehend freihält. Andererseits darf nicht übersehen werden, dass die Wahllinie 2 den Gesamtfreiraum zwischen den Stadtteilen Oberwöhr und Aisingerwies einerseits und Pang und Aising andererseits ebenfalls in empfindlicher Nähe zur Kaltenaue durchschneiden würde, wodurch eine Beeinträchtigung dieses Gesamterholungsraumes verursacht würde. Außerdem nähert sich diese Wahllinie in ihrem östlichen Verlauf der Bebauung von Aising, so dass auch hier unmittelbare Naherholungsgebiete betroffen wären.

Es bleibt festzustellen, dass der unmittelbare Naherholungsbereich im Anschluss an die Wohnbebauung durch die St 2362 Querspange spürbar, aber unvermeidbar beeinträchtigt wird (Erhöhung der Lärmbelastung), aber der gesamte Erholungsraum südlich der Bebauung nicht verloren geht. Der zur Erholung nutzbare Raum verschiebt sich auf das Gebiet südlich der neuen Straße. Die Querspange ist als anbaufreie Straße geplant und hat keine Erschließungsfunktion. Damit entsteht durch die Querspange auch kein weiterer Siedlungsdruck, welcher die Naherholung weiter beeinträchtigen könnte.

3.3.8.3 Wald

Für die Durchführung des Vorhabens müssen ca. 1.400 m² Laubwald im Bereich der Fahrbahn, der Straßenbegleitflächen, von Brückenbauwerken und im Bereich erforderlicher Sichtfelder beseitigt werden. Dabei handelt es sich um Auwaldreste und sonstigen Feuchtwald an der Kalten und am Auerbach. Die Auwaldreste und der Feuchtwald sind als Wald mit besonderer Bedeutung für die Gesamtökologie gemäß Waldfunktionsplan ausgewiesen. Diese Rodung wird gemäß Art. 9 Abs. 8 BayWaldG mit diesem Planfeststellungsbeschluss aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit zugelassen. Der landschaftspflegerische Begleitplan sieht dazu geeignete Ersatzaufforstungen im gleichen Umfang als Ergänzung und Verbreiterung der Auwaldstreifen vor. Die Wieder- bzw. Erstaufforstung nach Art. 15 und Art. 16 BayWaldG wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss ebenfalls erlaubt. Das Forstamt Rosenheim hat aufgrund der ausgeglichenen Waldflächenbilanz und der Wahrung der Belange der Forstwirtschaft keine Einwendungen erhoben.

3.3.8.4 Fischerei

Den Belangen der Fischerei ist durch die Planung selbst sowie durch die Nebenbestimmungen in diesem Beschluss (A.4.7) ausreichend Rechnung getragen. Eine Haftungsaufgabe zu Lasten des Vorhabensträgers für alle Schäden, die nachweislich durch das Bauvorhaben entstehen, ist unter Hinweis auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen nicht erforderlich und damit nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Der nördlich an das Bauwerk (BW 01) anschließende Durchlass unter dem parallel zur Straße geführten Wirtschaftsweg stellt zwar mit der Lichtweite des Rechteckprofils von 06/1,0m aus fischereifachlicher Sicht ein Wanderungshindernis dar, doch konnte dem Vorhabensträger eine großzügigere Lösung wie etwa ein

größeres Maulprofil nicht auferlegt werden, weil ein Durchlass dieser Größe zur Zeit auch im Bestand vorhanden ist und somit durch das Bauvorhaben keine Verschlechterung eintritt.

3.4 Private Einwendungen

3.4.1 Neben den bisher im Beschluss behandelten Einwendungen sind von einer Reihe von Einwendungsführern verschiedene Probleme angesprochen worden:

3.4.1.1 Verkehrliche Fragen

Es wurde im Verfahren angeführt, dass die Knotenpunkte im Zuge der Querspange Panorama - Schwaig aufgrund des zu erwartenden Verkehrs nicht leistungsfähig genug seien, und dies zu Stausituationen, vor allem in der Mangfallstraße, führen werde. Damit verbunden seien erschwerte Zufahrtsmöglichkeiten aus den Nebenstraßen und aus den Grundstückszufahrten in die Mangfallstraße.

Hierzu ist zu sagen, dass die Panoramakreuzung und die Kreuzung der Mangfallstraße mit der Querspange durch die vorgesehenen baulichen Maßnahmen mit entsprechenden Lichtsignalsteuerungen eine den Verkehrserfordernissen genügende Leistungsfähigkeit erhalten werden. Gewisse Behinderungen von Zufahrten in unmittelbarer Nähe zu Knotenpunkten kann es in städtischen Bereichen zu Verkehrsspitzenzeiten immer geben. Dies ist aber zeitlich begrenzt und zudem nicht der Gestalt, dass es zu unzumutbaren Belastungen für die Verkehrsteilnehmer bzw. Anlieger oder gar zu Gefährdungen führt, wodurch es zu Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis dieser Planfeststellung kommen müsste. Wie im Beschluss bereits ausgeführt, wird im übrigen durch die Querspange auch die Mangfallstraße im Vergleich zur Prognose ohne den Bau der Querspange entlastet werden.

Gerügt wurde weiterhin, dass die Mangfallstraße zur Durchgangsstraße für den Schwerverkehr werde. Dies ist so nicht richtig. Die vorliegende Planung ändert an der Funktion der Mangfallstraße nichts. Die Mangfallstraße ist im Flächennutzungsplan der Stadt Rosenheim als innerstädtische Hauptverkehrsstraße festgesetzt. Sie erschließt damit das gesamte Teilgebiet Aisingerwies / Oberwöhr, so dass sowohl heute als auch in Zukunft ein nicht unerheblicher berechtigter Schwerverkehr die Straße benutzen wird. Die im Verfahren geforderte Ausweisung als verkehrsberuhigte Zone wäre auch nicht Regelungsgegenstand in einem Planfeststellungsverfahren.

Es wurde kritisiert, dass durchgehende Geh- und Radwegverbindung im Zuge der Querspange Panorama - Schwaig fehlen würden. Dagegen ist einzuwenden, dass in der Planung trassenbegleitende landwirtschaftliche Wege vorgesehen sind, welche auch von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden können. Der Anbau von beidseitigen Geh- und Radwegen ist demzufolge nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Weitere Wegeverbindungen sind auch zur Zeit nicht vorhanden. Eine stellenweise Einengung des Gehweges entlang der Mangfallstraße ist erfolgt, um den Eingriff in die angrenzenden Grundstücke so gering wie möglich zu halten. Mit der Überführung im Zuge des Weiher-Winkl-Weges und der Unterführung zwischen Kleiststraße und Severinstraße sowie dem signalisierten Knotenpunkt Mangfallstraße bestehen vor allem in Nord-Süd-Richtung ausreichende Verbindungen, so dass keine unzumutbaren Trennwirkungen durch die Trasse für die Bewohner entstehen. Innerhalb des Baugebietes Aisingerwies können diese Verkehrsteilnehmer auf das bestehende Wegenetz zurückgreifen.

Dem Vorschlag, den Radweg entlang der Miesbacher Straße zwischen B 15 und Happinger Straße auf der Südseite in beide Richtungen befahrbar zu machen und über die Happinger Straße hinaus bis zur Fußgängerampel Jenbachweg zu verlängern, kann nur im ersten Punkt entsprochen werden. Eine Verlängerung auf freier Strecke läge in der Baulast der Freistaates Bayern und ist somit nicht Gegenstand dieser Planfeststellung und auch wegen der vorhandenen parallelen Verbindungen durch das Wohngebiet nicht vordringlich zu verwirklichen.

Es sind bei den Zu- und Ausfahrten im Umfeld von Knotenpunkten keine unzumutbaren Behinderungen bzw. Gefährdungen zu erkennen. Auch an der Einmündung Mangfallstraße entsteht, bedingt durch die geringeren Geschwindigkeiten an dem signalisierten Knotenpunkt, keine größere Verkehrsgefährdung als bisher.

Das geforderte Entfernen der Bepflanzung und eine evtl. ergänzende Beschilderung an der Überquerung der Kreuzung B15/Miesbacher Straße zur Verbesserung der Sichtverhältnisse für Fußgänger und Radfahrer können aus unserer Sicht außerhalb der Planfeststellung geregelt werden. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall nach pflichtgemäßen Ermessen festgelegt und sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

3.4.1.2 Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 12,8 ha Fläche aus Privateigentum benötigt.

Wir haben alle erforderlichen Grundabtretungen, also auch die der Eigentümer, die im Verfahren nicht ausdrücklich Einwendungen erhoben haben, in die Abwägung eingestellt. Insgesamt ist festzuhalten, dass der geplante Bau der Querspange Panorama - Schwaig teilweise in erheblichem Umfang vor allem landwirtschaftlich genutzte Grundstücke in Anspruch nimmt. Die durch den Straßenbau entstehenden Auswirkungen (Grundverlust, Folgeschäden, Immissionen usw.) auf das Grundeigentum können durch schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung o. ä. nicht verringert werden. Hierauf wurde oben bei der Behandlung des Ausbaustandards und wird z. T. bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen im Folgenden näher eingegangen.

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

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

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die der Straßenbaulastträger direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

In den nachfolgenden Ausführungen zu einzelnen betroffenen Grundabtretern werden wir darlegen, warum selbst bei Vorliegen einer Existenzgefährdung infolge der hier geplanten Maßnahme, diese in ihrer konkreten Ausgestaltung zulässig ist und nach Abwägung aller Belange die Betroffenen den Eingriff hinnehmen müssen.

3.4.1.3 Beantragte Entscheidungen / Schutzauflagen

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

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

Lärmschutzauflagen sind unter A.4.4 behandelt.

3.4.1.4 Übernahme von Restflächen

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG und Art. 40 BayStrWG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346).

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

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust, etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein. Nähere Angaben dazu finden sich bei der Behandlung der einzelnen Betriebe bzw. Eigentümer und bei der Variantenabwägung.

3.4.1.5 Ersatzlandbereitstellung

Aus denselben Gründen muss die Planfeststellungsbehörde auch nicht über Anträge auf verbindliche Gestellung von Ersatzland entscheiden, denn auch insoweit enthält Art. 14 BayEG eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung (BVerwG vom 27.03.1980, NJW 1981, 241 und BVerwG, UPR 1998, 149). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde sogar nach Billigkeitsgrundsätzen, also denselben Grundsätzen wie bei fachplanungsrechtlichen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Die enteignungsrechtliche Vorschrift ist allerdings so ausgestaltet, dass eine Enteignung nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nr. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann. Wohl auch deshalb wird von mancher Seite vertreten, dass eine Planfeststellung nicht erfolgen dürfe, so lange nicht geklärt ist, ob einem existenzbedrohten Betrieb auch tatsächlich ausreichend geeignetes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden kann, weil sonst dem Grundsatz der Problembewältigung nicht Rechnung getragen sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust verursacht, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und auch erst dort zu lösen ist. Im Rahmen der Abwägung haben Existenzgefährdungen jedoch erhebliche Bedeutung.

3.4.1.6 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.

3.4.1.7 Nachteile durch Bepflanzung

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.4.5.5 klargelegt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist.

Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Ziff. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Straßenplanung. Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich.

Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Gemäß Art. 50 Abs. 1 AGBGB gelten die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (vgl. aber Nebenbestimmung A.4.5.5). Nach der öffentlich-rechtlichen Regelung in Art. 17 Abs. 4 BayStrWG kommt eine Entschädigung erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht. Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar. Es müssen vielmehr noch besondere Umstände hinzukommen (Zeitler, BayStrWG, Art. 17, Rd.Nr. 54).

3.4.1.8 Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung durch Schadstoffe und Entschädigung etwaiger Nutzungsbeschränkungen

Anbaubeschränkungen für landwirtschaftliche Produkte auf den an Staatsstraßen angrenzenden Flächen infolge der vom Straßenverkehr ausgehenden Schadstoffemissionen bestehen derzeit nicht und sind auch nicht absehbar. Ein Entschädigungsvorbehalt für künftige Produktions- und Nutzungsausfälle, Wertminderungen usw. oder Garantieerklärungen, dass etwaige spätere Einschränkungen bzw. Auflagen hinsichtlich der Nutzbarkeit von Grundstücken entlang von stark frequentierten Straßen nicht erforderlich werden kann daher

wegen fehlender Rechtsgrundlagen gegenüber dem Vorhabensträger nicht festgesetzt werden. Auszugehen ist alleine von der derzeitigen Rechtslage. Es kann zudem derzeit nicht davon ausgegangen werden, dass die landwirtschaftliche Nutzung von Grundstücken auch an verkehrsreichen Straßen unzumutbar beeinträchtigt ist. Durch den verstärkten Einsatz von Katalysatoren und den erfahrungsgemäß geringer werdenden Kraftstoffverbrauch der Einzelfahrzeuge hat sich der Schadstoffgehalt so weit reduziert, dass auch für solche Flächen, die unmittelbar an ein Straßengrundstück angrenzen, nach wissenschaftlichen Erkenntnissen keine erheblichen Nachteile entstehen.

3.4.1.9 Vernässung angrenzender Grundstücke

Eine Reihe von Einwendungsführern hat die Befürchtung der Vernässung angrenzender Grundstücke vorgetragen. Das von der Straße anfallende Oberflächenwasser wird entweder breitflächig über die Bankette oder über Mulden mit Rigolen vor Ort versickert. Bei der Planung wurden die einschlägigen Bestimmungen zur Ableitung von Straßenwasser (RAS-EW, Merkblatt zur Beseitigung des Niederschlagswassers von befestigten Verkehrsflächen aus der Sicht des Gewässerschutzes) beachtet. Die Entwässerungsmaßnahmen sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Rosenheim abgestimmt. Die Befürchtungen sind damit nicht begründet. Dies gilt ebenso für Befürchtungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes. Die Planung stellt auch insofern sicher, dass es zu keiner Gefährdung kommt. Auf die Ausführungen unter C.3.3.6.1 wird verwiesen.

3.4.1.10 Wertverlust für Grundstücke und Gebäudeschäden, Verlust eines Fußballfeldes

Verschiedene Einwendungsführer haben im Verfahren einen finanziellen Ausgleich dafür gefordert, dass durch die Folgen der geplanten Straßenbaumaßnahme ihre Grundstücke einen Wertverlust erleiden. Durch die Planung und unsere Auflagen in diesem Beschluss ist jedoch gewährleistet, dass keine unzumutbaren Auswirkungen durch Lärm, Schadstoffe, Hochwasser, Vernässungen oder sonstige Auswirkungen zu erwarten sind. Weitere Entschädigungsvorbehalte sind insofern nicht erforderlich. Sonstige eventuelle Wertminderungen auf dem Grundstücksmarkt wegen der bloßen Nähe zu einem Straßenneubau sind als bloße Erwartungen auf die Wertentwicklung nicht geschützt. Eine gesetzliche Ersatzpflicht des Straßenbaulastträgers für etwaige Wertminderungen von Grundstücken wegen der künftigen Nachbarschaft mit einer Straße gibt es demzufolge nicht. Insofern handelt es sich um eine zulässige Bestimmung von Inhalt und Schranken des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit und gewährleistet nicht einmal jede wirtschaftlich vernünftige Nutzung. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Beeinträchtigungen des Grundstücks durch die Baumaßnahme faktisch ein derartiges Gewicht haben, dass jede weitere Nutzung als unerträglich erscheinen muss. Dies ist im vorliegenden Fall bei keinem der betroffenen Grundstücke zu erkennen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Trasse seit langer Zeit Planungsgegenstand und in den rechtsverbindlichen Bebauungsplänen enthalten war. Dabei wurde die Trasse von jeglicher baulicher Nutzung freigehalten.

Zum vorsorglichen Schutz von Gebäuden und Anlagen vor der Baumaßnahme, insbesondere Erschütterungen, wird vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren zur Feststellung des baulichen Zustandes vor der Baumaßnahme und zur Feststellung von durch den Bau gegebenenfalls verursachten Schäden durchgeführt. Auf die in diesem Beschluss getroffenen Auflagen unter A.7.1 wird hiermit verwiesen. Ein möglicherweise entstandener schadensbedingter Wertverlust kann dann ermittelt und ggf. außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens ausgeglichen werden.

Wertminderungen bei lärmbeeinträchtigten Anwesen werden bei Überschreitung der gesetzlichen Lärmschutzgrenzwerte durch Gewährung von Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiver und/oder passiver Lärmschutz) ausgeglichen.

Der Verlust eines frei angelegten Fußballfeldes lässt sich nicht vermeiden. Die Fläche wurde gerade zur Verwirklichung der Straßentrasse von jeglicher Bebauung freigehalten.

3.4.1.11 Finanzierung der Baumaßnahme

Die Finanzierung der Baumaßnahme ist durch den Vorhabensträger unter Zuhilfenahme staatlicher Zuschüsse sichergestellt. Soweit im Verfahren angeführt wurde, der Vorhabensträger vernachlässige dadurch andere kommunale Pflichten bzw. führe keinen ordentlichen Haushalt, verkennen diese Einwendungen den Charakter des Planfeststellungsverfahrens als spezielles fachplanungsrechtliches Genehmigungsinstrument für ein konkretes Bauprojekt. Auf diese Einwände musste daher nicht näher eingegangen werden.

3.4.1.12 Vertretungskosten

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

Die vorhandenen gesetzlichen Regelungen, z. B. § 121 Abs. 2 BauGB und Art. 43 BayEG, beschränken sich ausdrücklich auf das förmliche Enteignungsverfahren. Trotz der sog. Vorwirkung der Planfeststellung auf die Enteignung kann deshalb nicht an Stelle des Gesetzgebers hier die Erstattungsmöglichkeit erweitert werden. Im Grundabtretungsverfahren vor oder ohne Enteignungsverfahren mag anderes gelten, denn dabei geht es unmittelbar um die Abwendung der Enteignung (BGH, BRS 26, Nr. 79). Die Bindungswirkung der Planfeststellung auf das Enteignungsverfahren gemäß Art. 40 Abs. 2 BayStrWG und Art. 28 BayEG darf nicht mit dem gesonderten Entzug des Eigentums gleichgesetzt werden, wie es z. B. de Witt in NVwZ 1995, 31, tut. Auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG zwingt den Gesetzgeber im übrigen nicht, eine Erstattungspflicht einzuführen, denn er darf gemäß Art. 14 Abs. 3 GG Art und Ausmaß der Entschädigung unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten regeln. Man kann nicht unterstellen, dass er Fälle der enteignungsrechtlichen Vorwirkung mit denen des echten Entzugs gleichsetzen würde.

Eine analoge Anwendung des § 80 VwVfG scheidet aus, denn er betrifft ausdrücklich nur Rechtsbehelfsverfahren, setzt also voraus, dass bereits eine Verwaltungsentscheidung ergangen ist, die unanfechtbar zu werden droht (BVerwG, NVwZ 1990, 59). Die Erstattung ist auch hier nicht in allen Fällen angeordnet, sondern nur, soweit der Widerspruch erfolgreich ist.

Eine Erstattung kommt also im Ergebnis nur in den gesetzlich geregelten Fällen in Betracht (BayVGH vom 26.06.1998, DÖV 1999, 80).

3.4.2 Einzelne Einwender

Hinweis: Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Aus Gründen der Vereinfachung haben wir in allen Fällen die Einzahl und die männliche Form gewählt. Der Stadt Rosenheim, in welcher der Planfeststellungsbeschluss und die Planunterlagen öffentlich ausliegen, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden einsichtnehmenden Einwendungsführern die zugehörigen Nummern durch Bedienstete der Stadt Rosenheim mitgeteilt.

Wir verweisen zu den Einwendungen zunächst auf unsere bisherigen Ausführungen, durch die eine Reihe von Einwendungen allgemeiner Art, insbesondere hinsichtlich verkehrlicher Notwendigkeit, Planungsvarianten und befürchteter Lärm- und Luftschadstoffbeeinträchtigungen durch das Bauvorhaben, bereits in die Abwägung eingestellt wurden.

3.4.2.1 Rechtsanwälte Labbè und Partner

3.4.2.1.1 Einwendungsführer Nr. 2008, Nr. 2019

Die Einwendungsführer machen Lärmbetroffenheit geltend. Die vom Vorhabensträger noch einmal überprüften berechneten Lärmimmissionen am Anwesen Fl. Nr. 1907/2, Gemarkung Aising liegen unterhalb der maßgeblichen Grenzwerte für ein Mischgebiet. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz hat das Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen und Beurteilungen unter Berücksichtigung der maßgeblichen Einflussgrößen (z. B. Dammlage der Trasse, Auswirkungen des Kaltenhochufers etc.) bestätigt. Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht veranlasst. Dies schließt natürlich nicht aus, dass die Betroffenheit des jeweiligen Eigentümers in die Gesamtabwägung einzustellen ist und festzustellen ist, dass es bei einem ruhig gelegenen Anwesen zu einer starken Verlärmung kommt. Der Eigentümer muss bei einem im Außenbereich gelegenen Grundstück mit der Möglichkeit rechnen, dass außerhalb seines Grundstücks öffentliche Verkehrswege gebaut werden. Einem im Außenbereich liegenden Anwesen kommt aus Immissionsschutzgesichtspunkten im Vergleich zu dichter besiedelten Bereichen eine geringere Schutzwürdigkeit zu. Die Lärmbetroffenheit von Einwendungsführer Nr. 2008 auf den Fl. Nr. 1897 und 1879/1 ist unter C.3.4.2.2.6 behandelt.

Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit von Bereichen südlich der Trasse ist wegen einer vorgesehenen Quermöglichkeit der Trasse bei Bau-km 0+827 und unter Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht gegeben.

Wir konnten dem Vorhabensträger keine Maßnahmen zum Schutz des auf der Fl.Nr. 1897 befindlichen Biotops in diesem Beschluss auferlegen, da dieses durch die Baumaßnahme nicht unmittelbar berührt wird und auch nicht in der Beeinträchtigungszone der neuen Straße liegt. Zwischen der Straße und dem angesprochenen Grundstück liegt noch der vorhandene und zum Teil zu verlegende Wirtschaftsweg in Dammlage, sodass eine Beeinträchtigung des Biotops schon deswegen nicht zu erwarten ist.

Ein Verlust besonders schützenswerten Baumbestandes auf der Fl.Nr. 1907/2 wegen Flächeninanspruchnahme ist aufgrund der neuen Planung nicht mehr gegeben. Der Einwand ist damit gegenstandslos.

Im Hinblick auf mögliche Schäden bei der Baudurchführung wird vom Vorhabensträger ein Beweissicherungsverfahren zur Feststellung des baulichen Zustandes an Gebäuden und Anlagen auf den Grundstücken Fl.-Nr. 1907/2, 1897 und 1897/1 vor Beginn der Baumaßnahme und zur Feststellung von gegebenenfalls durch den Bau verursachten Schäden durchgeführt. Ein möglicherweise entstandener Schaden kann dann außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens durch ein entsprechendes Gutachten ermittelt und ggf. aufgrund der gesetzlichen Haftungsgrundlagen ausgeglichen werden.

3.4.2.1.2 Einwendungsführer Nr. 2012

Der Einwendungsführer wendet sich gegen die Inanspruchnahme seiner Grundstücksflächen Fl. Nr. 2277, Gemarkung Pang, und Fl. Nr. 1841 Gemarkung Aising, von rd. 8.664 m² für die Straße und einen großen Anteil der naturschutzfachlichen Ausgleichsflächen. Der Eingriff ist aber im öffentlichen Interesse geboten und nicht vermeidbar.

Wie wir bereits unter C.3.3.5.2.3 dargestellt haben, ist das Ausgleichsflächenkonzept in sich schlüssig, fachlich richtig bestimmt. An der Notwendigkeit der geplanten Ausgleichsmaßnahme an dieser Stelle und im vorgesehenen Umfang wird festgehalten. Eine Verschiebung der gewählten Trasse, die aufgrund der gegebenen Zwangspunkte allenfalls in sehr geringem Umfang möglich wäre, würde den Eingriff in die Grundstücke der Einwendungsführer wegen deren Lage nicht vermeiden. Lediglich mittels der alternativen Wahllinie 2 könnte eine Inanspruchnahme

vermieden werden. Diese Alternative konnte aber, wie wir bereits dargelegt haben, ausgeschlossen werden.

Der Einwand gegen den Grundeingriff in die Fl.-Nr. 2281, Gemarkung Pang, und das Entstehen einer landwirtschaftlich ungünstig zugeschnittenen Restfläche hat sich erledigt, weil das Grundstück in der Zwischenzeit zur Gänze vom Vorhabensträger erworben worden ist. Zudem ist die Hochwasserfreilegung fertiggestellt worden. Die damit in Zusammenhang stehenden Grundstücksabtretungen sind ebenfalls getätigt worden.

3.4.2.1.3 Einwendungsführer Nr. 2016

Eine Vermeidung oder Minimierung des gerügten Eingriffs in das Grundstück Fl.Nr. 1787, Gemarkung Aising, mit ca. 835 m² durch eine Trassenverschiebung ist wegen der gegebenen Zwangspunktlage - freigehaltene Lücke für die Trasse in Aisingerwies - nicht möglich. Den Verlust von Bauerwartungsland können wir nicht erkennen, da es sich bei dem Grundstück Fl.-Nr. 1787 gemäß Darstellung im Flächennutzungsplan der Stadt Rosenheim um eine landwirtschaftliche Nutzfläche und nicht um Bauerwartungsland handelt.

Die Teilfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 31 ist mit Teilen der geplanten Straßentrasse (Lärmschutzwall) überplant. Eine Verschlechterung der Bewirtschaftbarkeit des Restgrundstückes ist unvermeidbar. Der Lärmschutzwall wird gemäß den Planfeststellungsunterlagen bis zur Überführung Weiher-Winkl-Weg geführt. Dieser Forderung der Einwendungsführer wird damit entsprochen.

Der Eingriff in die Fl.Nr. 1847, Gemarkung Aising, mit ca. 3.390 m² und das Entstehen einer wohl unwirtschaftliche Restfläche von ca. 1.188 m² ist ebenso im öffentlichen Interesse geboten und wegen der gegebenen Zwangspunktlage (Kaltenaue im Süden und Auerbach sowie Bebauung von Oberwöhr im Norden) und dem fachlich begründeten Ausgleichskonzept (C.3.3.5.2.3) nicht zu vermeiden bzw. weiter zu minimieren.

Die Frage eines Grundstückstausches ist nicht in diesem Planfeststellungsverfahren zu behandeln. Der Vorhabensträger hat sich aber grundsätzlich bereit erklärt, die Frage eines möglichen Grundstückstausches in einer eigenständigen Verhandlung mit dem Einwendungsführer zu klären.

3.4.2.1.4 Einwendungsführer Nr. 2011

Die Inanspruchnahme aus Fl. Nr. 1719 der Gemarkung Aising mit 496 m² ist unter Berücksichtigung aller erörterten Belange unvermeidbar und nicht weiter minimierbar, da eine Verschiebung der Trasse wegen der gegebenen Zwangspunktlage in Aisingerwies nicht möglich ist.

3.4.2.1.5 Einwendungsführer Nr. 2010

Eine Vermeidung oder erhebliche Minimierung der erheblichen Grundabtretungen aus den Fl. Nr. 1826, 1827, 1785/1 und 1785 , jeweils Gemarkung Aising, des Einwendungsführers mit insgesamt ca. 9.549 m² ist zur Verwirklichung der gerechtfertigten Straßenbaumaßnahme unter Berücksichtigung der Zwangspunkte nicht möglich. Das Entstehen einer wirklichen Restfläche auf der Fl. Nr. 1785 wird dadurch minimiert, dass sie an die dem Einwendungsführer gehörende Fl. Nr. 1827 angrenzt.

3.4.2.1.6 Einwendungsführer Nr. 2013

Der Einwendungsführer befürchtet von der Stadt Rosenheim für Erschließungskosten auf der Fl. Nr. 2298/11, Gemarkung Pang, wegen der Errichtung einer Lärmschutzwand an der Hohenofener Straße in Anspruch genommen zu werden. Die Lärmschutzwand ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 37 festgesetzt.

Der Vorhabensträger sieht die Errichtung der Lärmschutzwand im Bereich des betroffenen Anwesens durch den Neubau der St 2362 Querspange Panorama -

Schwaig verursacht an. Die Kosten der Lärmschutzwand werden insofern vom Vorhabensträger getragen. Der Vorhabensträger hat im Verfahren erklärt, den Bebauungsplan Nr. 37 bzgl. der dort festgesetzten Lärmschutzwand an die hier festgestellten Planunterlagen demnächst anzupassen.

Die für die Lärmschutzwand notwendige Inanspruchnahme eines Grundstücksstreifens von 20 m² und die dauerhafte Beschränkung von 100 m² entlang der Grundstücksgrenze ist hinzunehmen.

3.4.2.1.7 Einwendungsführer Nr. 2014

Bzgl. der Frage nach Erhebung von Erschließungskosten für die Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Grundstück Fl. Nr. 2298/15, Gemarkung Pang, wird auf die obigen Ausführungen bei C.3.4.2.1.6 verwiesen. Die Inanspruchnahme von ca. 1 m² ist notwendig und hinzunehmen.

3.4.2.1.8 Einwendungsführer Nr. 2015

Der Gesamtverlust aus den beiden Grundstücksflächen Fl.Nr. 1843 und 1846, jeweils Gemarkung Aising, einschließlich einer wohl unwirtschaftlichen Restfläche, beträgt 7.151 m². Eine Einwendung bzgl. einer Existenzgefährdung des Betriebs wurde im Gegensatz zu dem vorangegangenen Planfeststellungsverfahren in diesem Verfahren nicht mehr geltend gemacht. Aber selbst wenn man eine Existenzgefährdung des Betriebs weiterhin unterstellt, kommen wir auch hier unter Abwägung aller Belange zu dem Ergebnis, dass der Eingriff für die Straße und die notwendigen Ausgleichsflächen unvermeidbar ist und somit hingenommen werden muss. Ein Verschieben der Trasse, um die Grundstücksbeanspruchung für die Straße selbst zu vermeiden oder zu minimieren, ist wegen der Zwangspunktlage zwischen Kaltenaue einerseits und Bebauung von Oberwöhr andererseits, nicht möglich. Die Ausgleichsflächen basieren auf einem naturschutzfachlich ausgewogenen Konzept, das in der konkreten Ausgestaltung erforderlich ist, um den Eingriff der Straßenbaumaßnahme in Natur und Landschaft auszugleichen. Da ein solcher Ausgleich grundsätzlich nur durch ein zusammenhängendes Flächennetz gewährleistet ist, ist ein Verzicht auf die Flächen des Einwendungsführers, die inmitten des Ausgleichsflächengebietes liegen, nicht möglich (C.3.3.5.2.3).

3.4.2.1.9 Einwendungsführer Nr. 2018

Die gerügte Grundinanspruchnahme des Grundstücks Fl. Nr. 1831, Gemarkung Aising, mit insgesamt 6.282 m² ist für die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich und lässt sich nicht minimieren. Ein Verzicht ist wie bereits mehrfach ausgeführt, nicht möglich, da die benötigte Fläche Bestandteil eines sinnvollen und fachlich begründeten Ausgleichskonzeptes ist (C.3.3.5.2.3.).

3.4.2.2. Rechtsanwälte Schönefelder Koske Ziegler

3.4.2.2.1 Einwendungsführer Nr. 2001

Die Inanspruchnahme von ca. 180m² aus dem Grundstück 1689/24, Gemarkung Aising, ist zum Ausbau des Knotenpunktes für die errechnete Verkehrsbelastung notwendig.

Die bemängelte, nicht ausreichende rückwärtige Erschließung über die Ganghoferstraße und den daran anschließenden Wohnweg zu dem Grundstück wurde durch den Vorhabensträger auf ausdrücklichen Wunsch des damaligen Eigentümers vorgesehen, um die Errichtung einer in den überholten Planfeststellungsunterlagen von 1997 ursprünglich nicht vorgesehenen Lärmschutzwand zu ermöglichen. Dies erfordert aber den Verzicht auf die bestehende Zufahrt. Anzumerken ist, dass die Zufahrt zu den Anwesen Ganghofer Straße 21 bis 27 ebenfalls über den erwähnten Wohnweg erfolgt.

Gemäß dem nach wie vor rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 6/I der Gemeinde Aising ist der Bereich als Mischgebiet und nicht als allgemeines Wohngebiet

festgesetzt und damit die Lärmberechnung nicht fehlerhaft. Gegenüber dem Nullfall ergibt sich eine Verbesserung durch den geplanten Ausbau.

Es wird nicht verkannt, dass durch die 4 m hohe Lärmschutzwand und den 4 m hohen Erdwall das Grundstück der Vorhabensträger verschattet werden kann. Der Vorhabensträger hat aber zugesichert, die Lärmschutzwand auf Wunsch transparent zu gestalten, wie es mit dem Rechtsvorgänger vereinbart war.

3.4.2.2.2 Einwendungsführer Nr. 2002

Am Grundstück 2585/4, Gemarkung Pang sollen dauerhaft ca. 35 m² und vorübergehend weitere 35 m² für die Errichtung einer Lärmschutzwand in Anspruch genommen werden. Die Inanspruchnahme ist notwendig. Bzgl. der Frage nach Erhebung von Erschließungskosten für die Errichtung einer Lärmschutzwand wird auf die obigen Ausführungen bei C.3.4.2.1.6 verwiesen.

3.4.2.2.3 Einwendungsführer Nr. 2003

Die maßgebenden Grenzwerte der 16. BImSchV werden am Anwesen des Einwendungsführers durch den hier in diesem Beschluss festgestellten aktiven Lärmschutz in Form einer Lärmschutzwand unterschritten. Es besteht daher neben dem festgestellten aktiven Lärmschutz kein zusätzlicher Anspruch auf passiven Lärmschutz. Da die Grenzwerte am Wohngebäude unterschritten sind, besteht auch für die zugehörigen Außenbereiche kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz oder eine diese ersetzende Entschädigung.

3.4.2.2.4 Einwendungsführer Nr. 2004

Der Einwendungsführer befürchtet erhebliche Überschreitungen der zulässigen Lärmschutzgrenzwerte auf dem Grundstück Fl.Nr. 1688/30, Gemarkung Aising und bezweifelt die Richtigkeit der Lärmberechnungen. Er hat wegen der gegenüber dem Nullfall um mehr als 3 dB(A) erhöhten Lärmbelastung eine Lärmschutzwand an seinen Anwesen statt passiven Lärmschutz gefordert.

Für Zweifel an den Berechnungen besteht kein Anlass. Gemäß dem nach wie vor rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 6/I der Gemeinde Aising ist der Bereich als Mischgebiet und nicht als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Auch die gegenüber östlich der Mangfallstraße geplante Lärmschutzwand mit ihrer Reflektionswirkung und alle anderen maßgeblichen Einflussgrößen (z. B. Brems- und Anfahrverkehr im Kreuzungsbereich) sind in den Berechnungen der Lärm- und Schadstoffbelastungen berücksichtigt worden.

Der Vorhabensträger hat aber im Planfeststellungsverfahren zugesagt, auch entlang des Grundstückes des Einwenders eine hochabsorbierende Lärmschutzwand mit von 2,50 m bis 4,00 m Höhe zu planen, sofern dieser den dafür erforderlichen Grund abgibt. Die Lärmschutzwand ist in der Tektur vom 27.01.2004 enthalten. Der Forderung des Einwendungsführers nach aktivem Lärmschutz ist damit Rechnung getragen worden. Ein passiver Lärmschutz ist demnach nur noch an der nördlichen Seite des Gebäudes erforderlich. Dies ist durch eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand nicht weiter vermeidbar.

Die Oberflächenentwässerung im Kreuzungsbereich ist aus unserer Sicht ausreichend dimensioniert (vgl. C.3.4.1.9). Im Bereich des Grundstückes des Einwenders verhindert der Lärmschutzwall zusätzlich einen Zufluss von Oberflächenwasser in das Grundstück.

3.4.2.2.5 Einwendungsführer Nr. 2005

Das Grundstück des Einwendungsführers Fl.Nr. 1689/22, Gemarkung Aising, liegt unmittelbar südöstlich der Kreuzung Querspange / Mangfallstraße. Es werden eine fehlerhafte Lärmprognose und falsche Lärmberechnungen aufgrund der Einstufung als Mischgebiet bemängelt.

Nach unserer Auffassung ist der Bereich gemäß dem nach wie vor rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 6/l der Gemeinde Aising fehlerfrei als Mischgebiet festgesetzt. Die damit zulässigen Grenzwerte werden nicht überschritten und Lärmvorsorgemaßnahmen sind nicht geboten. Die Besonderheit der Lage des Anwesens an der ampelgeregelten Kreuzung ist in der Lärmberechnung mit Zuschlägen berücksichtigt worden. Dem Einwand wurde aber dadurch abgeholfen, dass der Vorhabensträger trotzdem entlang der Mangfallstraße eine Lärmschutzwand errichtet.

3.4.2.2.6 Einwendungsführer Nr. 2008

Der Einwendungsführer fordert für die Grundstücke Fl.Nr. 1897 und 1897/1, Gemarkung Aising, Lärmschutzmaßnahmen und bemängelt unzureichende und fehlerhafte Lärmberechnungen. Dem kann nicht gefolgt werden. Die Grundstücke liegen im Außenbereich. Der Vorhabensträger hat die Berechnungen noch einmal überprüft. Danach werden die maßgebenden Grenzwerte für ein Mischgebiet deutlich unterschritten. Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz bestätigt diese Einschätzung.

Die Erreichbarkeit des südlich der Trasse gelegenen Grundstücks Fl.Nr. 834, Gemarkung Aising, ist durch die Querung der Trasse bei Bau-km 0+827 jederzeit möglich. Eine Verschlechterung der Erreichbarkeit von Bereichen südlich der Trasse ist daher nicht gegeben.

Wir konnten dem Vorhabensträger keine Maßnahmen zum Schutz des auf der Flur-Nr. 1897 befindlichen Biotops in diesem Beschluss auferlegen, da dieses durch die Baumaßnahme nicht berührt wird und damit eine Beeinträchtigung nicht zu befürchten ist. Zwischen der Straße und dem angesprochenen Grundstück liegt noch der vorhandene und zum Teil zu verlegende Wirtschaftsweg in Dammlage, sodass eine Beeinträchtigung des Biotops schon deswegen nicht möglich ist.

Vor Baudurchführung wird vom Vorhabensträger ein Beweissicherungsverfahren zur Feststellung des baulichen Zustandes von Gebäuden und Anlagen bei Beginn der Baumaßnahme und zur Feststellung von durch den Bau gegebenenfalls verursachten Schäden durchgeführt. Die Festsetzung einer zum jetzigen Zeitpunkt noch ungewissen Entschädigungsverpflichtung wegen Wertminderung des Grundeigentums ist in diesem Beschluss nicht notwendig. Die gesetzlichen Haftungsgrundlagen sind in einem solchen Fall ausreichend.

3.4.2.2.7 Einwendungsführer Nr. 2006

Der Betrieb bewirtschaftet nach eigenen Angaben rd. 14,05 ha landwirtschaftliche Fläche. Davon sind 6,56 ha bis auf weiteres zugepachtete Flächen, so dass nur von 7,46 ha Eigentumsflächen als Betriebsgrundlage auszugehen ist. Kurzfristige Pachtverträge können zur Beurteilung der Existenzgrundlage nicht herangezogen werden. Aus dem Grundstück Fl.Nr. 2293 der Gemarkung Pang (12.267 m²) werden ca. 1.750 m² dauerhaft in Anspruch genommen. Das Grundstück wird in Ost-West-Richtung mittig durchschnitten, wobei Restflächen (nördlich und südlich) verbleiben. Die Existenzgefährdung wurde wegen der beidseitig entstehenden Restflächen und einer weiteren Grundstücksbetroffenheit durch das Bauvorhaben B 15 Westumgehung geltend gemacht, für welches derzeit das Planfeststellungsverfahren läuft.

Es ist nicht auszuschließen, dass eine weitere Nutzung der südlichen verbleibenden Restfläche aufgrund ihrer Größe und des Zuschnittes nicht mehr wirtschaftlich ist. Die verbleibende nördliche Restfläche ist bei einer Größe von ca. 8.000 m², aber deutlich größer als die abzutretende Fläche plus der südlichen Restfläche, welche zusammen etwa auf eine Größe von 4.000 m² kommen. Die nördliche Restfläche wird sowohl von ihrer Größenordnung als auch von ihrem Zuschnitt her auch künftig noch wirtschaftlich genutzt werden können.

Dies bedeutet nun aber, dass schon unabhängig von einer Berücksichtigung des gerade laufenden Planfeststellungsverfahrens B 15 Westtangente Rosenheim bei einem Flächenverlust von rd. 4.000 m² im Verhältnis zur vom Einwendungsführer angegebenen landwirtschaftlichen Gesamtbetriebsgröße von 7,46 ha die Inanspruchnahme rd. 5,36 % ausmacht. Dies liegt etwas über der von der Rechtsprechung anerkannten Grenze von 5%, bis zu der grundsätzlich von keiner Existenzgefährdung auszugehen ist. Aufgrund der betrieblichen Angaben des Einwendungsführers sind aber Zweifel angebracht, ob der Betrieb mit nur 7,46 ha landwirtschaftlicher Eigentumsfläche bei Abzug der Pachtflächen unabhängig von dem baulichen Eingriff überhaupt existenz- und entwicklungsfähig ist und auf Dauer in der Lage ist, über die Deckung seiner Kosten hinaus einen angemessenen Lebensunterhalt und eine ausreichende Eigenkapitalbildung zu garantieren. Das Straßenbauvorhaben wäre unter dieser Annahme für eine Existenzgefährdung des Einwendungsführers nicht ursächlich.

Aber selbst wenn man im vorliegenden Fall von einer Existenzgefährdung ausgeht, ist das Vorhaben nach Abwägung aller zu berücksichtigenden Gesichtspunkte zulässig. Hinsichtlich der grundsätzlichen Trassenentscheidung für die gewählte Linie verweisen wir auf das bisher Gesagte. Eine Verschiebung im fraglichen Bereich zwischen Bau-km 0+400 und etwa 0+900 nach Süden würde zwar den Eingriff in die Fl.Nr. 2293 minimieren, aber gleichzeitig die Straße näher an das bebaute Grundstück Fl.Nr. 2298/25 heranführen. Die festgestellte Planung berücksichtigt demgegenüber die durch die Bebauung auf Fl.Nr. 2298/25 und Fl.Nr. 1907/2 gegebenen Zwangspunkte und erreicht damit, dass auch beim erstgenannten Grundstück ein bestmöglicher Abstand zum dortigen Wohnanwesen eingehalten wird.

Der Vorhabensträger hat im Verfahren erklärt, über Grundstückszusammenlegung und zusätzlichen Grundstückskauf nach Möglichkeit Ersatzland für den Einwendungsführer bereitzustellen.

Die Zufahrt zur Erreichung der nördlichen Hälfte des betroffenen Grundstücks Fl. Nr. 2293 wird durch eine Querungsmöglichkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge bei Bau-km 0+827 geschaffen. Diese ist genauso zu befahren wie die vom Einwender zu querende St 2078 (Hohenofener Straße), welche zur Zeit von 17.000 Kfz/24h befahren wird, wohingegen die Prognosebelastung 2015 der Querspange lediglich 16.000 Kfz/24h aufweist. Den Bau einer Überführung halten wir aus diesem Grunde für nicht erforderlich.

3.4.2.2.8 Einwendungsführer Nr. 2007

Von der Baumaßnahme werden die Grundstücke Fl.Nr. 2298/5 und 2298/4, jeweils der Gemarkung Pang, mit ca. 3.340 m² in Anspruch genommen und in Ost-West-Richtung durchschnitten, wobei nördlich und südlich Restflächen verbleiben. Eine Existenzgefährdung wurde geltend gemacht. Daten über die Betriebsgröße wurden trotz mehrmaliger Aufforderung nicht vorgelegt. Eine genaue Nachprüfung dieser Einwendung war somit nicht möglich. Die nördlich der künftigen Straße liegenden Restflächen, die aneinander grenzen, werden von ihrer Größe und ihres Zuschnittes her auch künftig zu bewirtschaften sein. Für die südlich verbleibenden Restflächen kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass sie wegen des ungünstigen Zuschnittes nicht mehr wirtschaftlich nutzbar sind. Die festgestellten Abtretungsflächen plus der südlichen Restflächen haben damit eine Größe von ca. 8.000 m².

Wir gehen in Übereinstimmung mit den Ausführungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 21.02.2000 (Gesamtverlust von ca. 5,3 %) weiterhin davon aus, dass eine Existenzgefährdung vorliegt. Die Zulässigkeit des Straßenbauvorhabens wird aber unter Abwägung aller Belange nicht in Frage gestellt, da die gewählte Trasse im öffentlichen Interesse geboten und eine kleinräumige Trassenverschiebung wegen der Zwangspunktlage nicht möglich ist. Durch die erforderliche Anbindung an den Verkehrsknotenpunkt in Schwaig, die

vorhandene Bebauung in Schwaig und den aus Lärmschutzgründen einzuhaltenen Abstand zum Anwesen auf Fl.Nr. 2298/25 ist eine Veränderung der gewählten Linie nicht möglich. Eine allenfalls geringfügig mögliche Verschwenkung würde den Eingriff in die Grundstücke des Einwendungsführers auch nicht wesentlich reduzieren.

Ein Verzicht auf die Ausgleichsfläche A 1 ist, wie bereits dargelegt, nicht möglich, weil sie sinnvoller und fachgerechter Bestandteil des notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichskonzeptes ist.

Die Zufahrt zu den verbleibenden südlichen und nördlichen Restflächen ist über die Hohenofener Straße und den signalisierten Knoten St 2078/St 2362/nördlicher Wirtschaftsweg wie bisher sichergestellt. Der nördlich der Plantrasse zu errichtende Wirtschaftsweg erschließt die Grundstücke für landwirtschaftliche Maschinen ausreichend.

Die Feststellung einer besonderen Entschädigungsverpflichtung des Vorhabensträgers im Hinblick auf eine befürchtete Wertminderung der südlich der Trasse entlang der Hohenofener Straße gelegenen Grundstücksteilflächen aus den Grundstücken Fl.Nr. 2298/5 sowie 2298/4 ist zum einen nicht Regelungsgegenstand in diesem Planfeststellungsverfahren. Zum anderen sind die Flächen entlang der Hohenofener Straße laut Flächennutzungsplan der Stadt Rosenheim als landwirtschaftlicher Nutzgrund und nicht wie der Einwendungsführer meint als Bauland ausgewiesen.

3.4.2.3 Einwendungsführer Nr. 1031

Der gehörlose Einwendungsführer befürchtet gesundheitliche Schäden wegen Erschütterungen durch den Straßenverkehr und macht Schadensersatz und Schmerzensgeld geltend. Nach derzeitigen Erkenntnisstand ist nicht davon auszugehen, dass vom Straßenverkehr auf der Neubaustrecke dermaßen gravierende und unzumutbare Vibrationen ausgehen, die eine Gesundheitsgefährdung befürchten lassen.

3.4.2.4 Einwendungsführer Nr. 1034

Die Nutzbarkeit des Grundstückes (Bauvorhaben in der Miesbacher-/Happingerstraße) wird durch die Maßnahme nicht über das ohnehin planungsrechtlich festgesetzte Maß der baulichen Nutzung beschränkt. Bei Erteilung der Baugenehmigung für die Fl. Nr. 828 war die Ausweitung des Planungsumfanges der Querspange über den Knoten Miesbacher/Happinger Straße dem Vorhabensträger zwar nicht bekannt, doch setzt der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 15b "Happinger-/Traberhofstraße" ausdrücklich einen 10 m breiten Streifen zur Fahrbahnverbreiterung (einschl. Mittelstreifen) an der Miesbacher Straße (St 2095) fest (eingeschränkte anbaufreie Zone gem. Art. 23 Abs. 3 BayStrWG), welcher auch bei der Erteilung der Baugenehmigung berücksichtigt wurde. Die Nutzbarkeit des Grundstückes wird durch die Straßenbaumaßnahme nicht weiter eingeschränkt.

3.5 Gesamtergebnis

Unter Berücksichtigung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass der Bau der St 2362 Querspange Panorama - Schwaig 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 bei Berücksichtigung der Gesamtkonzeption des Baus der Querspange Panorama - Schwaig ungünstiger beurteilt.

3.6 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung der zu ändernden Bundesstraße B 15 Kufsteiner Straße richtet sich nach § 2 Abs. 6a FStrG.

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.

4. Sofortige Vollziehbarkeit

Der Vorhabensträger hat mit Schreiben vom 21.04.2004 den Antrag gestellt, den zu erlassenden Planfeststellungsbeschluss für sofort vollziehbar zu erklären.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist im öffentlichen Interesse ausnahmsweise geboten (§ 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO).

Sie kann schon vor Klageerhebung und ohne besondere Anhörung angeordnet werden. Die Interessen eventueller Kläger an der aufschiebenden Wirkung ihrer Rechtsbehelfe wiegen hier wegen der besonderen Dringlichkeit des Vorhabens weniger schwer als die Belange des Straßenbaulastträgers und der Allgemeinheit an einer möglichst zügigen Fertigstellung der Straße.

Die Querspange Panorama - Schwaig muss schnellstmöglich realisiert werden, um die bestehenden nicht mehr hinnehmbaren Überlastungen des innerstädtischen Straßennetzes in Rosenheim zu beseitigen und die damit verbundenen Belastungen für die betroffene Bevölkerung zu reduzieren. Wegen der Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse verweisen wir auf die entsprechenden Ausführungen in diesem Beschluss.

Derzeit führen die vorhandenen Straßen die West-Ost-Verkehre entweder durch innenstadtnahe Bereiche oder durch die Stadtteile Aising und Pang. Diese Routen verlaufen über zum Teil stark überlastete Knotenpunkte.

Insbesondere die Knotenpunkte Äußere Münchener Straße/Enzenspergerstraße-Hubertusstraße, Kufsteiner Straße/Klepperstraße, Kufsteiner Straße/Gießereistraße, Brianconstraße/Rathausstraße und die Knoten im Verlauf der Innstraße sind in den Spitzenstunden nicht mehr leistungsfähig (Erläuterungsbericht Blatt Nr. 13). Die Möglichkeiten zu einer verkehrstechnischen (betrieblichen) Optimierung sind ausgeschöpft. Ausgehend von den Daten der Verkehrsbelastung für das Jahr 2001 wird bis zum Prognosezeitpunkt 2015 eine weitere Zunahme des Verkehrs um ca. 19% infolge der allgemeinen Verkehrszunahme und der Zunahme durch Auf siedelung erwartet. Die Überlastung des Hauptstraßennetzes nimmt daher stetig zu, was zu einer Überschreitung der Leistungsgrenzen o. g. Knotenpunkte führt. Nur mit einer raschen Realisierung der Querspange Panorama - Schwaig kann das innerstädtische Hauptstraßennetz entlastet und eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht werden. Diese Entlastung ist auch eine wesentliche Voraussetzung für die Wirksamkeit des Busbeschleunigungsprogrammes der Stadt Rosenheim.

Eine schnelle Entlastung der stark belasteten Ortsdurchfahrten im Zuge der Staatsstraße 2078 und 2010 der Stadtteile Aising, Pang und Heilig Blut zum Schutze der Bevölkerung ist besonders dringend. Das dortige Wohnumfeld ist sehr hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt.

Wie stark beispielsweise die Lärmbelastung für die Anwohner anfällt, zeigt eine Berechnung der Beurteilungspegel entlang der Staatsstraße St 2010 auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung Prof. Dr. Ing. Kurzak vom Dezember 2002. Beim Vergleich dieser ermittelten Werte mit den Grenzwerten der 16. BImSchV wird deutlich, wie stark die Anwohner in diesen Stadtteilen verkehrsbedingten Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Für die Wohnhäuser entlang der St 2010 errechnen sich dabei Beurteilungspegel bis zu 72 dB(A) tagsüber und bis zu 64

dB(A) nachts. Dies stellt Werte dar, bei denen nach einschlägiger Rechtsprechung eine enteignende Wirkung nicht mehr auszuschließen ist. In Fachkreisen werden diese Belastungswerte als jenseits der Gesundheitsgefährdung liegend diskutiert. Exemplarisch stellen wir folgende berechnete Immissionsorte dar:

| Immissionsort | Grenzwerte 16.BImSchV | | Beurteilungspegel | |
|----------------------------|-----------------------|--------|-------------------|--------|
| | Tags | Nachts | Tags | Nachts |
| 1 Hochplattenstraße 12a | 59 | 49 | 68 | 61 |
| 2 Aisinger Straße 69 | 59 | 49 | 70 | 62 |
| 3 Panger Straße 12 | 64 | 54 | 72 | 64 |

Planungsrechtliche Zuordnung:

Immissionsorte 1 und 2: Allgemeines Wohngebiet

Immissionsort 3: Dorfgebiet

Die Grenzwerte, die beim Neubau bzw. bei einer wesentlichen Änderung von Straßen Gültigkeit haben, werden somit um bis zu 13 dB(A) überschritten.

Die an überlastete Straßen angrenzenden Wohnanwesen werden in ähnlich massiver Weise unmittelbar von verkehrsbedingten Luftschadstoffeinwirkungen betroffen. Im Vollzug des § 40 Abs. 2 BImSchG, der 23. BImSchV und der VwV-St-ImSch hat das Bayerische Landesamt für Umweltschutz bereits mit Schreiben vom 23.10.1998 mitgeteilt, dass die gültigen Konzentrationswerte für Ruß nach der 23. BImSchV von $8\mu\text{g}/\text{m}^3$ in insgesamt sieben Straßenabschnitten eindeutig überschritten sind. Für diese Abschnitte wurde jeweils eine „auslösende Information“ gemäß der Ziffer 2.2 der VwV-St-ImSch gegeben. Diese ist nach wie vor aktuell. Die Stadt ist Rosenheim seitdem angehalten, Maßnahmen in Betracht zu ziehen, um schädliche Umwelteinwirkungen zu vermindern oder deren Entstehung zu vermeiden.

Bei der Prüfung von Abhilfemaßnahmen hat die Stadt Rosenheim festgestellt, dass schnelle Maßnahmen in Form von Verkehrssperrungen oder Umleitungen nicht möglich sind, da alle belasteten Straßen die Funktion von Hauptverkehrsstraßen haben. Eine Sperrung dieser Straßenabschnitte für nicht schadstoffarme Fahrzeuge ist nicht zweckmäßig, da die möglichen Ausweichrouten ebenfalls über Straßenabschnitte mit Überschreitungen der Konzentrationswerte führen müssten. Eine wirksame Entlastungsmaßnahme im Sinne des § 40 Abs. 2 BImSchG zur Vermeidung der bestehenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen ist nur durch die möglichst rasche Realisierung der geplanten Umgehungsstraßen (Panorama - Schwaig, Westtangente, Nordspange) möglich. Es ist beim Bau der Querspange sichergestellt, dass es durch die gewählte Trassierung, die Abstände zur Wohnbebauung bzw. durch die unter diesem Aspekt ebenfalls schutzbietenden aktiven Lärmschutzeinrichtungen nicht zu einer lediglichen Verlagerung der Schadstoffbelastung kommt. Durch die Verkehrsverlagerungen, die nach Inbetriebnahme der Querspange erwartet werden, werden fünf der betroffenen Straßenabschnitte, die derzeit Überschreitungen aufweisen, nennenswert entlastet.

Die nachfolgende Aufstellung gibt die entsprechenden Innenstadtstraßen mit den Ergebnissen der Immissionsberechnungen für das Jahr 1998 und die erwartete Entlastung durch den Bau der Querspange Panorama – Schwaig wieder:

| | |
|---|--|
| Ruß Mittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ | Entlastung durch Panorama - Schwaig |
|---|--|

| | | |
|----------------|--------------|-----|
| Gießereistraße | 10 | 16% |
| Klepperstraße | 10 | 12% |
| Kaiserstraße | 10 bzw. 12 * | 13% |
| Innstraße | 10 bzw. 12 * | 7% |
| Rathausstraße | 10 | 10% |

(* im Zuge der Straße abschnittsweise unterschiedliche Werte)

In Kenntnis der Tatsache, dass die vom Neubau Betroffenen zu einem großen Teil bislang von nennenswerten Verkehrsbelastungen verschont waren, diesen, allerdings unter Einhaltung der gesetzlichen Schutzvorschriften, nun ausgesetzt sein werden, erachten wir es im besonderen öffentlichen Interesse liegend, den Planfeststellungsbeschluss sofort zu vollziehen.

Die Betroffenheit möglicher Kläger und damit deren Interesse an der Aufrechterhaltung der aufschiebenden Wirkung etwaiger Klagen, ergibt sich im einzelnen aus den festgestellten Planunterlagen, den im Planfeststellungsverfahren erhobenen Einwendungen und den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss. Hierauf wird Bezug genommen. Es handelt sich hierbei im wesentlichen darum, dass die Betroffenen Teile ihres Grundbesitzes wegen der planfestgestellten Baumaßnahme an den Vorhabensträger abtreten müssen bzw. nachteilige Immissionsauswirkungen befürchten.

Dem Vorhabensträger ist damit ein überwiegendes Interesse an der sofortigen Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses zuzuerkennen. Er kann nur durch einen sofortigen Baubeginn seiner Aufgabe als Straßenbaulastträger gerecht werden, um die nicht mehr länger hinzunehmende Verkehrssituation in Rosenheim im Sinne der betroffenen Bürger und der Verkehrsteilnehmer zu verbessern ohne dabei einen langen gerichtlichen Instanzenweg abwarten zu müssen.

5. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 des KG vom 20.02.1998 (GVBl 5 / 1998, Seite 43). Von der Zahlung der Gebühr ist der Stadt Rosenheim nach Art. 4 S. 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 beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Hinweis zur öffentlichen Bekanntmachung und Auslegung

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss wird - da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären - grundsätzlich nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung von Oberbayern sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

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

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt. Gegenüber denjenigen, denen individuell zugestellt wurde, gilt der Beschluss mit der unmittelbaren Zustellung als zugestellt. Nach der öffentlichen Auslegung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Oberbayern angefordert werden.

München, 29.04.2004
Regierung von Oberbayern

Deindl
Oberregierungsrat

