

Aktenzeichen: 225.2-43543 St 2063-006



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**St 2063 München - Starnberg,
Erneuerung der Würmbrücke in Gauting,
Bau-km 0+030 bis 0+112,
Str-km 20,389 bis 20,307**

München, 14.04.2005

Inhaltsverzeichnis

A . Entscheidung	4
1. Feststellung des Plans	4
3. Festgestellte Planunterlagen	4
4. Ausnahmen, Befreiungen, Nebenbestimmungen	5
4.1. Unterrichtungspflichten	5
4.2. Baubeginn, Bauablauf, Bauausführung Fehler! Textmarke nicht definiert.	
4.3. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)	6
4.4. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz	6
4.5. Verkehrslärmschutz	7
4.6. Sonstige Nebenbestimmungen	7
5. Entscheidungen über Einwendungen	7
7. Kostenentscheidung	7
B . Sachverhalt	8
1. Beschreibung des Vorhabens	8
3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	8
C . Entscheidungsgründe	10
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	10
1.1 . Notwendigkeit der Planfeststellung (einschließlich der Rechtsgrundlagen, Zuständigkeit, Konzentrationswirkung, Folgemaßnahmen)	10
1.2 . Behandlung von verfahrensrechtlichen Rügen Fehler! Textmarke nicht definiert.	
1.3 . Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen	10
2. Materiell-rechtliche Würdigung	11
2.1 . Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)	11
2.3. Planrechtfertigung	11
2.4. Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung	12
2.4.1. Raumordnung, Landesplanung	12
2.4.2. Planungsvarianten	13
2.4.2.1. Beschreibung der Varianten	13
2.4.2.2. Vergleich der Varianten	13
2.4.3. Ausbaustandard	14
2.4.4. Immissionsschutz/Bodenschutz	17
2.4.4.1. Verkehrslärmschutz	17
2.4.4.1.1. § 50 BImSchG - Trassierung, Gradienten usw.	17
2.4.4.1.2. Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge	18
2.4.4.1.3. Verkehrslärberechnung	18
2.4.4.1.4. Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung	19
2.4.4.2. Schadstoffbelastung	20
2.4.4.3. Bodenschutz	20
2.4.5. Naturschutz- und Landschaftspflege	21
2.4.6. Gewässerschutz	21
2.4.6.1. Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	21
2.4.6.2. Wasserrechtliche Erlaubnisse	22
2.4.7. Städtebauliche Belange	22
2.4.8. Träger von Versorgungsleitungen	22
2.5. Private Einwendungen	24
2.5.1. Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:	24
2.5.1.1. Flächenverlust	24
2.5.1.2. Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen	24
2.5.1.3. Zufahrten	25
2.5.2. Einzelne Einwender	25
2.6. Gesamtergebnis	26
2.7. Widmung	26
3. Sofortige Vollziehbarkeit	26
4. Kostenentscheidung	27

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBl	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBodSchG	Bayerisches Bodenschutzgesetz
BayEG	Bayerisches Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWaldG	Bayerisches Waldgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
22. BImSchV	22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
23. BImSchV	23. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz
24. BImSchV	Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung
BMVBW	Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
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
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FStrG	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABl	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
MLuS	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
Plafer	Planfeststellungsrichtlinien
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
V-RL	Vogelschutz-Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayerischen Straßen- und Wegegesetz

Aktenzeichen: 225.2-43543 St 2063-006

**Vollzug des BayStrWG;
St 2063 München - Starnberg,
Erneuerung der Würmbrücke in Gauting,
Bau-km 0+030 bis 0+112,
Str-km 20,389 bis 20,307**

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erneuerung der Würmbrücke in Gauting im Zuge der St 2063 wird mit den aus Ziffer A.4. dieses Beschlusses sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen sich ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

2. Aufhebung der wasserrechtlichen Anlagengenehmigung

Die vom Landratsamt Starnberg mit Bescheid vom 22.04.2003, Az. 402.2-wü, erteilte wasserrechtliche Anlagengenehmigung für die Erneuerung der Würmbrücke Gauting wird widerrufen.

3. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1		Erläuterungsbericht	-
2		Übersichtskarte	1 : 25.000
3		Übersichtslageplan	1 : 2.500
Anlage 4	1	Regelquerschnitt (außerhalb Brücke)	1 : 50
5.1		Bauwerksverzeichnis	-
5.2	1	Lageplan	1 : 250
5.3	1	Lageplan - Sparten	1 : 250
5.4	1	Lageplan - Bauzustand	1 : 250
6.1	1	Höhenplan	1 : 500/50
6.2	1	Höhenplan Behelfsumfahrung	1 : 500/50
7.1		Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	-

Unterlage Nr.	Blatt Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
8.1		Grunderwerbsverzeichnis	-
8.2	1	Grunderwerbsplan	1 : 250

Die Unterlagen 7.2 (Lageplan schalltechnische Berechnungen), 9.1 (Bauwerksplan) und 9.2 (Behelfsbrücke) sowie die infolge der Tektur überholten Planunterlagen sind 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 (T-Com), mindestens 6 Monate vor Baubeginn, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

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

Der Wiedereinbau des Kabelkanals mit 12 Rohren DN 110 im Brückenbauwerk ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

- 4.1.2. Der E.ON Netz GmbH und der E.ON Bayern AG, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Stromleitungen, insbesondere gegebenenfalls erforderliche Sicherungsmaßnahmen, mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Vor Beginn von Arbeiten im Bereich der 110 kV-Kabel ist zur Vermeidung von Kabelschäden das Netzzentrum Dachau der E.ON Netz GmbH zu verständigen. Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass die Unfallverhütungsvorschriften der Bau-Berufsgenossenschaft sowie die Kabelschutzanweisung der E.ON Netz GmbH zu beachten sind.

Die Schutzzonenbreite der 110 kV-Kabel der E.ON Netz GmbH beträgt für Bebauungen und Aufgrabungen jeweils 1,00 m, gemessen vom linken bzw. rechten Kabel.

Über der Kabeltrasse der 110 kV-Leitung und innerhalb einer Schutzzone von je 2,50 m beiderseits der Kabeltrasse dürfen keine Bäume und tiefwurzeln Sträucher gepflanzt werden.

Der Schutzzonenbereich von beiderseits je 0,50 m zur Trassenachse der Leitungen der E.ON Bayern AG ist zu beachten.

Die Belegung der Kabelschutzrohre DN 160 mit drei 20 kV-Kabeln der E.ON Bayern AG ist bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.

- 4.1.3. Dem Würmtal Zweckverband, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Wasser- und Abwasserleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Auf den Wasserhausanschluss für das Anwesen Münchner Straße 3 ist besonders zu achten, wenn in diesem Bereich aufgedeckt bzw. Boden abgetragen wird.

Beim Bau ist auf die bestehenden Schachtbauwerke und Abwasserkanäle Rücksicht zu nehmen und bei Aufgrabungen ein Mindestabstand von 1,00 m einzuhalten.

- 4.1.4. Der SWM Infrastruktur GmbH, damit die erforderlichen Anpassungsarbeiten an den betroffenen Gasleitungen mit den Straßenbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die geplanten Baumaßnahmen dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand durch die SWM Infrastruktur GmbH, Aufgrabungskontrolle, begonnen werden.

Die vorhandene Überdeckung der Erdgasversorgungsanlagen darf sich durch bauliche Maßnahmen sowie Geländemodellierungen nicht verändern.

- 4.1.5. Dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, damit ein Vertreter der Dienststelle die Arbeiten im Hinblick auf archäologische Bodenfunde und die vorhandenen Baudenkmäler 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 Würm, damit sie die nötigen Vorkehrungen zum Schutz des Fischbestandes ergreifen können; diese sind auch vom Ende der Bauarbeiten im Bereich des Fischwassers zu unterrichten.

4.2. Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 4.2.1. Der Brückenneubau ist nach den geprüften und genehmigten Plänen sowie nach den anerkannten Regeln der Baukunst auszuführen.

- 4.2.2. Der Baubeginn ist dem Wasserwirtschaftsamt München rechtzeitig anzuzeigen.

- 4.2.3. Beim Abbruch der bestehenden Brücke und bei sonstigen Arbeiten im oder am Gewässer ist darauf zu achten, dass die Würm möglichst wenig beeinträchtigt wird. So ist z.B. biologisch abbaubares Schalöl zu verwenden.

- 4.2.4. Geräte, Maschinen und Baumaterial sind außerhalb des Gewässers zu lagern. Sie dürfen nicht über Nacht oder über das Wochenende in den Baugruben in der Würm verbleiben.

- 4.2.5. Maschinen und Geräte sind in ausreichender Entfernung zur Würm zu betanken.

- 4.2.6. Auf der Baustelle ist Ölbindemittel in ausreichender Menge vorzuhalten.

- 4.2.7. Abgepumptes Wasser aus den Spundwandkästen darf nur über geeignete und ausreichend dimensionierte Absetzeinrichtungen wieder in die Würm geleitet werden.

- 4.2.8. Ein eventuell notwendiger Kiesdamm ist so auszubilden, dass er bei Normalwasser durchströmt und bei Hochwasser abgetragen werden kann.

- 4.2.9. Anbauten unter der Brücke (z.B. Spartenleitungen) dürfen nicht tiefer liegen als die Konstruktionsunterkante der Brückenträger.

- 4.2.10. Die Brückenentwässerung ist entsprechend der wasserrechtlichen Erlaubnis des Landratsamtes Starnberg vom 21.01.2003, Az. 402, auszuführen.

- 4.2.11. Alle Baubehelfe sind nach Beendigung der Bauarbeiten restlos zu entfernen.

4.3. Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 4.3.1. Überschüssiges, beim Straßenbau anfallendes Erdmaterial darf nicht auf ökologisch wertvollen Flächen abgelagert werden.

- 4.3.2. Die Baudurchführung hat unter Schonung und Erhaltung von außerhalb der Bauflächen liegenden ökologisch wertvollen Flächen zu erfolgen.

4.4. Verkehrslärmschutz

4.4.1. Die Eigentümer der in der Unterlage 7.1 als anspruchsberechtigt gekennzeichneten Anwesen

- **Hauptplatz 1** (Punkt 1, 2 u. 4 - 7), **4** (Punkt 3), **5** (Punkt 3 – 5)
- **Münchner Straße 3** (Punkt 1 – 4), **5** (Punkt 1 u. 2), **6** (Punkt 4 u. 6)

sowie die Eigentümer des Anwesens **Hauptplatz 1** (Punkt 3 u. Punkt 4 2.OG) haben gegen den Vorhabensträger dem Grunde nach einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum 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 Eigentümer sind vom Vorhabensträger nachweisbar auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

4.4.2. Der Baustellenverkehr durch Wohngebiete soll nach Möglichkeit tagsüber abgewickelt werden.

4.4.3. Für die Bauarbeiten sind lärm- und abgasreduzierte Baumaschinen einzusetzen, soweit dies wirtschaftlich und baubetrieblich vertretbar ist. Besonders lärmintensive Arbeiten sind soweit als möglich tagsüber durchzuführen.

4.5. Sonstige Nebenbestimmungen

4.5.1. Die Oberflächenentwässerung hat so zu erfolgen, dass die anliegenden Grundstücke nicht erheblich beeinträchtigt werden. Schäden, die durch unregelmäßigen Wasserabfluss von der planfestgestellten Anlage verursacht werden, sind vom Straßenbaulastträger zu beseitigen.

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. Die geplante Stützmauer im westlichen Bereich des südlichen Gehweges (Ifd. Nr. 15 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.1) ist so zu errichten, dass der anschließende Gehweg in Richtung Starnberg später auf eine Breite von 2,00 m erweitert werden kann.

5. Entscheidungen über Einwendungen

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

6. Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Planfeststellungsbeschluss ist sofort vollziehbar.

7. Kostenentscheidung

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

Auslagen sind nicht angefallen.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Die Staatsstraße 2063 bildet eine Nord-Süd-Verbindung, die zwischen Pasing und Starnberg die Würmtalgemeinden Gauting, Krailling, Planegg und Gräfelfing untereinander und mit dem überregionalen Straßennetz (A 96, A 952, B 2) verbindet.

Die bestehende Würmbrücke im Ortskern von Gauting wurde in den Jahren 1938/39 erbaut und stellt die einzige Ost-West-Verbindung über die Würm in diesem Bereich dar. Der festgestellte Plan sieht anstelle der alten Brücke ein neues Zweifeldbauwerk vor. Auf der Brücke wird für die aus Richtung München kommenden Fahrzeuge eine zusätzliche Fahrspur zur Verbesserung des Verkehrsflusses am signalgeregelten Hauptplatz angelegt. Die Gehwege werden beidseitig auf 2,50 m aufgeweitet. Die Einmündung der Grubmühlerfeldstraße und die übrigen Einmündungen und Zufahrten im Bereich der Baumaßnahme werden den neuen Verkehrsverhältnissen angepasst.

Die Einzelheiten der Baumaßnahme sind in den festgestellten Unterlagen beschrieben und planerisch dargestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

2. Vorgängige Planungsstufen

Die Baumaßnahme ist im derzeit gültigen 6. Ausbauplan für die Staatsstraßen in der ersten Dringlichkeit eingestuft.

Den festgestellten Planunterlagen liegt der genehmigte Vorentwurf zu Grunde.

3. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 10.09.2004 beantragte das Straßenbauamt München, für die Erneuerung der Würmbrücke in Gauting im Zuge der St 2063 das Planfeststellungsverfahren nach dem BayStrWG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 01.10.2004 bis 02.11.2004 bei der Gemeinde Gauting nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Gemeinde Gauting oder der Regierung von Oberbayern bis spätestens 17.11.2004 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben sind.

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

- Gemeinde Gauting
- Landratsamt Starnberg
- Wasserwirtschaftsamt München
- Bayerisches Geologisches Landesamt
- Würmtal Zweckverband
- Wehrbereichsverwaltung Süd
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Vermessungsamt Starnberg
- Polizeiinspektion Gauting
- Deutsche Telekom AG (T-Com)
- Stadtwerke München GmbH

- E.ON Bayern AG
- E.ON Netz GmbH
- E.ON Netz GmbH TK-Service München
- Regionalverkehr Oberbayern GmbH
- Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesfischereiverband in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.

sowie den Sachgebieten 830 (Höhere Naturschutzbehörde) und 351 (Höhere Landesplanungsbehörde) der Regierung von Oberbayern.

Es wurden 10 private Einwendungen erhoben.

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

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 08.03.2005 in der Gemeinde Gauting erörtert. Die Behörden, Träger öffentlicher Belange, Verbände sowie die Einwender wurden hiervon benachrichtigt; im übrigen erfolgte ortsübliche Bekanntmachung. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Aufgrund der im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und abgegebenen Stellungnahmen hat der Vorhabensträger die Planunterlagen überarbeitet. Die Änderungen betreffen im wesentlichen die Gehwegbreiten und die Verschiebung der Fußgängerfurt verbunden mit einer Verkleinerung der Querungsinsel. Soweit die Planunterlagen nicht neu erstellt wurden, sind die Änderungen durch Roteintrag kenntlich gemacht.

Ein ergänzendes Anhörungsverfahren war nicht mehr notwendig, da keine neuen, stärkeren oder wesentlich veränderten Betroffenheiten erkennbar waren bzw. Forderungen von Einwendungsführern Rechnung getragen wurde.

C. Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

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

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

Nach Art. 36 Abs. 1 BayStrWG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder wesentlich geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG). Die straßenrechtliche Planfeststellung macht also nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die wasserrechtliche Anlagengenehmigung (Art. 59 BayWG) ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung umfasst. Daher ist die Regierung von Oberbayern auch für den Widerruf der vom Landratsamt Starnberg bereits erteilten Genehmigung in diesem Planfeststellungsbeschluss sachlich und örtlich zuständig (vgl. auch Ziffer C.2.4.6.1.).

1.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltauswirkungen

Das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sieht für den Bau oder die Änderung einer Staatsstraße 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 fordert die UVP-RL (Art. 4 Abs. 2 i.V.m. Anhang II, Nr. 10 e) eine Auswahl der Mitgliedstaaten gemäß Art. 4 Abs. 3 i.V.m. Anhang III. Schwellenwerte bzw. Kriterien ergeben sich aus Art. 37 BayStrWG. Bei Staats-, Kreis-, Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen ist danach eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

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

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

Auch diese Vorgaben sind hier nicht erfüllt. Für das Vorhaben einschließlich der Folgemaßnahmen war daher nach Art. 37 BayStrWG und dem UVPG keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

2. Materiell-rechtliche Würdigung

2.1. Rechtmäßigkeit der Planung (grundsätzliche Ausführungen)

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

2.2. Räumlicher Umfang der Planfeststellung

Von einigen Einwendungsführern wurde kritisiert, dass sich das Planfeststellungsverfahren in räumlicher Hinsicht nicht auf den Bereich der Würmbrücke beschränkt, sondern auch die Anschlussbereiche der Gehwege am Hauptplatz einbezieht. Nach Meinung der Einwendungsführer sei dies durch die Gemeinde Gauting im Rahmen eines Bebauungsplanes zu regeln.

Diese Ansicht teilen wir nicht. Baulastträger für die betroffenen Gehwege ist zwar gem. Art. 42 Abs. 3 Satz 1, Art. 48 Abs. 1 BayStrWG die Gemeinde Gauting, es handelt sich jedoch um unselbständige Gehwege, die gem. Art. 2 Nr. 1 b) BayStrWG Bestandteil der Staatsstraße sind. Ihr Bau oder ihre wesentliche Änderung unterliegt damit gem. Art. 36 Abs. 1 BayStrWG grundsätzlich der straßenrechtlichen Planfeststellungspflicht.

Der Vorhabensträger kann sich vorliegend nicht auf den Bau allein der Würmbrücke beschränken. Er muss im Hinblick auf die Aufgaben aus der Straßenbaulast für die St 2063 und die Anforderungen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vielmehr auch dafür Sorge tragen, dass das neue Bauwerk sowohl hinsichtlich des Querschnitts als auch hinsichtlich der Höhenlage ordnungsgemäß an den vorhandenen Fahrbahnbestand angeschlossen wird und dass die Brücke und die unmittelbar anschließenden Bereiche so gestaltet sind, dass sie die heutigen und künftig zu erwartenden verkehrstechnischen Anforderungen erfüllen. Dafür ist die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehene Gestaltung der Gehwegflächen im Bereich des Hauptplatzes als notwendige Folgemaßnahme des Neubaus der Würmbrücke erforderlich (vgl. auch Ziffer C.2.4.3.).

2.3. Planrechtfertigung

Eine hoheitliche Planung findet ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sie ist vielmehr für die konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig. Für die Planrechtfertigung ist jedoch nur zu verlangen, dass das fragliche Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrunde liegenden Fachplanungsgesetzes, vernünftigerweise geboten ist; unausweichlich erforderlich muss es nicht sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, Az. 4 C 4.94). Ein Vorhaben scheitert an der mangelnden Planrechtfertigung als einer rechtlichen Planungsschranke nur dann, wenn es sinnvoll oder zweckmäßig unterbleiben kann (vgl. BVerwG, Urteil vom 03.05.1988, Az. 4 C 26.84, NVwZ 1989, 64). Der Neubau der Würmbrücke in

Gauting erfüllt, wie im folgenden dargestellt wird, diese Anforderungen der Planrechtfertigung.

Die Staatsstraßen sollen zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden, dem Durchgangsverkehr dienen sowie die Verkehrssicherheit fördern (Art. 3 BayStrWG i.V.m. Art. 9 BayStrWG). Nach Art. 9 BayStrWG sind sie in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen und zu unterhalten. Das Vorhaben ist erforderlich, um den derzeitigen und insbesondere den künftig zu erwartenden Verkehr sicher und reibungslos bewältigen zu können (vgl. Erläuterungsbericht, Unterlage 1).

Die Verkehrsbelastung der St 2063 liegt wesentlich über dem Durchschnitt der bayerischen Staatsstraßen von 3.761 Kfz/24h im Jahre 2000. Das Verkehrsaufkommen auf der St 2063 betrug bei der letzten Verkehrszählung im Jahr 2000 nördlich von Gauting 13.070 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsaufkommen von 409 Kfz/24 h. Südlich der Würmbrücke wurde der Verkehr auf der St 2063 mit 8.233 Kfz/24 h, davon 250 Kfz/24 h Schwerverkehr, gezählt. Auf der St 2349 (Bahnhofstraße) betrug der Verkehr 13.676 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 398 Kfz/24 h. Eine im Mai 2001 durchgeführte werktägliche Knotenpunktzählung ergab einen durchschnittlichen werktäglichen Verkehr von 20.377 Kfz/24 h auf der Würmbrücke, 14.756 Kfz/24 h auf der St 2063 südlich des Hauptplatzes, 15.403 Kfz/24 h auf der St 2349 und 3.703 Kfz/24 h in der Grubmühlerfeldstraße. Für das Jahr 2020 geht die Verkehrsprognose von 14.769 Kfz/24 h nördlich von Gauting, 15.454 Kfz/24 h auf der St 2349 und 9.303 Kfz/24 h auf der St 2063 südlich der Würmbrücke aus.

Die Würmbrücke ist für den Straßenverkehr das Nadelöhr im Zentrumsbereich von Gauting und stellt die einzige Würmquerung für den ÖPNV im Ort dar, über die insbesondere Buslinien zum S-Bahnhof Gauting verlaufen. Auf Grund von umfangreichen Bauwerksschäden ist die Brücke derzeit nur für Fahrzeuge mit einem tatsächlichen Gesamtgewicht bis zu 16 t befahrbar. Diese Gewichtsbeschränkung wird zum Teil auch von Schulbussen überschritten. Für den Schwerlastverkehr sind bereits seit Ende Juli 2004 großräumige Umfahrungen vorgeschrieben. Von einer fortschreitenden Verschlechterung des Zustandes ist auszugehen. Nach der Erneuerung der Brücke kann die derzeitige Tonnagebeschränkung aufgehoben werden. Die damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen entfallen.

Auf der Westseite der Brücke teilt sich die St 2063 einmal in Richtung Starnberg (St 2063) und zum anderen in Richtung Unterbrunn/Weßling (St 2349). Die Kreuzung ist signalisiert und verursacht wegen der nicht ausreichenden einen Fahrspur Richtung Süden in den Nachmittags- und Abendstunden sehr lange Stauungen. Diese Stauungen in den Straßenästen am Hauptplatz werden durch die geplante dritte Spur auf der Würmbrücke erheblich reduziert.

Die vorhandenen Gehwege auf der Brücke können den teilweise starken innerörtlichen Fußgängerverkehr nur schwer bewältigen. Sie werden daher auf beiden Seiten bedarfsgerecht verbreitert.

2.4. Öffentliche Belange, Belange von allgemeiner Bedeutung

2.4.1. Raumordnung, Landesplanung

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung. 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 einem weiträumigen Flächenstaat wie Bayern mit leistungsfähigen Straßen entlang der raumbedeutsamen Entwicklungachsen erreichen. Gemäß Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP, Anhänge 10 und 12 c) führt eine Entwicklungsachse von überregionaler Bedeutung von München über Gauting nach Starnberg und Weilheim. Der Ort Gauting ist als Siedlungsschwerpunkt festgelegt.

2.4.2. Planungsvarianten

Wie aus den unter Ziffer C.2.3. dargelegten Gründen bereits ersichtlich ist, wäre mit einem Verzicht auf die Erneuerung der Würmbrücke in Gauting ("Nullvariante") den Aufgaben aus der Straßenbaulast nicht genügt. Die betroffenen öffentlichen und privaten Belange wiegen nicht so schwer, dass diese Nullvariante gewählt werden müsste.

Echte Alternativlösungen für den Bau der Würmbrücke bestehen aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der sich aus den anschließenden Straßenabschnitten ergebenden Zwangspunkte nicht. Es sind jedoch verschiedene Möglichkeiten für die Bauabwicklung denkbar, die sich unterschiedlich auf öffentliche und private Belange auswirken.

Die Sanierung der bestehenden Brücke scheidet als Alternative aus, da sie laut Gutachten der TU München, Prof. Springenschmid, vom 16.10.1996, wegen der Baufälligkeit nicht mehr in einem angemessenen finanziellen Rahmen möglich ist und weil wegen des hohen Verkehrsaufkommens eine zusätzliche Spur Richtung Westen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse angelegt werden muss, die auf dem vorhandenen Bauwerk keinen Platz finden würde.

2.4.2.1. Beschreibung der Varianten

Variante 1: Teilabbruch ohne Behelfsbrücke

Variante 1 sieht vor, die bestehende Würmbrücke halbseitig abzubrechen und dort den ersten Teil der neuen Brücke zu errichten. Der Verkehr würde zwischenzeitlich mit Einbahnregelung signalgesteuert über die alte Brücke laufen. Nach Fertigstellung des ersten neuen Teils würde er umgelegt, der zweite Teil abgebrochen und die andere Brückenhälfte neu hergestellt.

Variante 2: Erneuerung der Brücke in zwei Abschnitten mit dicht herangerückter Behelfsbrücke

Die Variante 2 sieht vor, eine Behelfsbrücke unmittelbar nördlich möglichst dicht an der bestehenden Würmbrücke zu errichten. Der Verkehr würde für den ersten Bauabschnitt über diese Behelfsbrücke geleitet und die alte Würmbrücke abgerissen. Der südliche Teil der neuen Würmbrücke würde so breit wie möglich neu gebaut, damit ein zweisepuriger Verkehr aufgenommen werden kann. Nach Umliegung des Verkehrs auf diesen neuen Brückenteil würde die Behelfsbrücke abgebaut und der nördliche Teil der neuen Würmbrücke errichtet.

Variante 3: Neubau der Würmbrücke in einem Stück mit Behelfsbrücke (Planfeststellungslösung)

Bei der Variante 3 wird nördlich der bestehenden Würmbrücke eine Behelfsbrücke errichtet. Der Verkehr wird während der gesamten Bauzeit über diese Behelfsbrücke geleitet. Die alte Würmbrücke wird abgebrochen und an gleicher Stelle in einem Zug neu gebaut.

2.4.2.2. Vergleich der Varianten

Die Vorteile der Variante 1 liegen darin, dass eine vorübergehende Grundinanspruchnahme für die Bauzeit nicht erforderlich wäre und keine Behelfsbrücke notwendig würde. Allerdings würde die Einbahnregelung auf der bestehenden Brücke wegen der hohen Verkehrsbelastung zu noch längeren Staus führen, da eine kleinräumige Umleitung wegen fehlender Würmübergänge nicht möglich ist. Auch lässt der schlechte Bauwerkszustand einen Teilabbruch der Brücke und eine einspurige Verkehrsführung auf dem verbleibenden Querschnitt nicht zu. Zudem würde ein Neubau in Teilabschnitten die Bauzeit erheblich verlängern. Die abschnittsweise Herstellung des neuen Bauwerks könnte sich außerdem negativ auf die Dauerhaftigkeit der neuen Brücke auswirken.

Die Variante 2 weist insoweit Vorteile auf, als der Verkehr während der Bauzeit auf zwei Spuren aufrecht erhalten bliebe. Die vorübergehende Inanspruchnahme von Privatgrund reduziert sich geringfügig gegenüber dem Neubau in einem Zug, da die Behelfsbrücke nicht wie bei Variante 3 nördlich der künftigen, breiteren Brücke, sondern direkt neben der bestehenden Brücke errichtet werden könnte. Nachteile ergeben sich dadurch, dass, ebenso wie bei Variante 1, ein Neubau in Teilabschnitten die Bauzeit erheblich verlängern würde. Der Verkehr in Gauting wäre, auch durch den Baustellenverkehr, für einen großen Zeitraum erheblich beeinträchtigt. Die abschnittsweise Herstellung könnte sich negativ auf die Dauerhaftigkeit der neuen Brücke auswirken. Auf die Wasserleitung nördlich der Brücke müsste bei Errichtung der Behelfsbrücke erhöhte Rücksicht genommen werden; eventuell müsste sie in Teilen sogar verlegt werden.

Die Variante 3 bietet den Vorteil der kürzesten Bauzeit. Damit können die Beeinträchtigungen an der verkehrswichtigen Strecke für die Verkehrsteilnehmer und für die Anwohner zwar nicht vermieden, jedoch auf ein Minimum begrenzt werden. Die Variante 3 ist insgesamt betrachtet wirtschaftlicher als die Varianten 1 und 2. Die Dauerhaftigkeit ist beim Bau in einem Abschnitt höher als bei einem Bau der Brücke in mehreren Abschnitten. Die Behelfsbrücke wird nördlich der Wasserleitung errichtet, so dass sich keine Abhängigkeiten ergeben. Als Nachteil ist zu nennen, dass der Umfang der vorübergehend beanspruchten Flächen für die Behelfsumfahrung während der Bauzeit geringfügig größer ist als bei Variante 2. Gleichzeitig rückt die Behelfsumfahrung näher als bei Variante 2 an das denkmalgeschützte Gebäude Münchner Straße 3 heran, was zu einer Beeinträchtigung sowohl der möglichen Wohnnutzung als auch der Bausubstanz führen kann. Hier muss außerdem der Gebäudezugang angepasst werden (vgl. auch C.2.4.9.). Für die Gewerbebetriebe (u.a. Getränkemarkt) auf FINrn. 94, 96 und 96/2 (Gemarkung Gauting) muss auf dem Betriebsgrundstück eine provisorische Zufahrt zur Behelfsumfahrung angelegt werden.

2.4.2.3. Ergebnis

Die dauerhafte Inanspruchnahme von privaten Grundstücken aufgrund der Größe der neuen Würmbrücke ist bei allen drei Varianten gleich. Bei der Variante 3 sind die vorübergehend erforderlichen Flächen während der Bauzeit nur in geringem Umfang größer als bei Variante 2 (ca. 150 m²). Variante 1 ist sowohl wegen der unzureichenden Verkehrsführung während der Bauzeit als auch wegen des schlechten Zustands der alten Brücke abzulehnen. In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung ist der Vorteil der kurzen Bauzeit bei Variante 3, verbunden mit der kürzesten Beeinträchtigung des Verkehrs und der Anwohner besonders hervorzuheben. Des weiteren sprechen Wirtschaftlichkeit und Dauerhaftigkeit für die Planfeststellungslösung (Variante 3). Auch bei Berücksichtigung der möglichen Nachteile für den Getränkemarkt westlich der Würmbrücke und die vorhandenen Baudenkmäler durch die Behelfsumfahrung erweist sich diese Lösung deshalb insgesamt als vorzugswürdig.

2.4.3. Ausbaustandard (Linienführung, Querschnitt, Gradienten)

Die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens sowie der Folgemaßnahmen entspricht einer sachgerechten Abwägung der widerstreitenden Belange. Die Überprüfung und Entscheidung orientiert sich hierbei an verschiedenen "Richtlinien für die Anlage von Straßen - RAS". Die dort dargestellten, verkehrsbezogenen Gesichtspunkte und straßenbaulichen Erfordernisse sind jedoch keine absoluten Maßstäbe. Vielmehr sind diese Erfordernisse auf den Einzelfall bezogen den sonstigen berührten Belangen gegenüberzustellen. Die festgestellte Planung entspricht auch in dieser Hinsicht dem Verhältnismäßigkeitsgebot. Im Einzelnen ergibt sich dies aus folgenden Überlegungen:

Die dichte Bebauung im Ortszentrum von Gauting lässt eine geänderte Lage der neuen Brücke nur sehr begrenzt zu. Die Trassierung der St 2063 im Bereich der

vorliegenden Planung orientiert sich an der vorhandenen Randbebauung sowie an der Notwendigkeit, eine dritte Fahrspur unterzubringen und die Gehwege bedarfsgerecht aufzuweiten.

Im Verfahren wurde kritisiert, dass die vorgesehenen Spurbreiten von 3,25 m im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Ortsbilds und der umliegenden Baudenkmäler durch die Verbreiterung der Würmbrücke zu groß dimensioniert seien. Diese Ansicht teilen wir nicht. Die Spurbreiten sind erforderlich, um den derzeitigen und vor allem den künftig zu erwartenden Verkehr auf der Würmbrücke sicher bewältigen zu können. Die gewählte Fahrspurweite entspricht dem Mindestwert gemäß den Richtlinien für die Anlage von Straßen Teil: Querschnitte (RAS-Q 1996, in Bayern u.a. für die Staatsstraßen eingeführt durch Bek. d. StMI vom 17.07.1997, AllMBI 1997, 492). Auch gemäß der einschlägigen Richtlinie für innerörtliche Hauptverkehrsstraßen (EHAV, Ausgabe 1993) ist eine Fahrstreifenbreite von 3,00 m nur in Ausnahmefällen bei Platzmangel und geringer Lkw- und Bus-Belastung oder bei Abbiegestreifen möglich. Im vorliegenden Fall stellt aber weder die in Richtung Starnberg, noch die in Richtung Unterbrunn (bzw. Grubmühlerfeldstraße) führende Spur eine Abbiegespur dar. Die Verkehrsbelastung ist hier weit überdurchschnittlich (vgl. C.2.3.). Zudem ist ausreichend Platz für die geplanten Fahrspuren vorhanden. Zwar können die in den Richtlinien vorgegebenen technischen Ausbauparameter nicht stets und ohne weiteres entgegenstehende öffentliche und private Belange überwinden. Diese Richtlinien bringen indes die anerkannten Regeln der Technik für die Anlage von Straßen zu Ausdruck, wobei sie zudem bei der Querschnittsgestaltung dem gestiegenen Stellenwert des Umweltschutzes und den Aspekten der Wirtschaftlichkeit unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Erkenntnisse über den Verkehrsablauf Rechnung tragen (vgl. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 28/1996 des Bundesministeriums für Verkehr zur Einführung der RAS-Q 1996, VklBI 1996, 481). Ausgehend hiervon entspricht eine Straßenplanung, die sich an den Vorgaben dieser Richtlinie orientiert, nur in besonderen Ausnahmefällen nicht dem fachplanerischen Abwägungsgebot (BVerwG, Urteil vom 19.03.2002, Az. 9 A 33.02). Ein solcher Ausnahmefall liegt, wie im Folgenden dargestellt wird, hier nicht vor.

Aufgabe der Staatsstraßen ist es gem. Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayStrWG, zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz auch für den Durchgangsverkehr zu bilden. Dies hat der Straßenbaulastträger sicher zu stellen (Art. 9 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Dazu gehört auch eine ausreichende Querschnittsgestaltung. Die Würmbrücke in Gauting ist die einzige Würmquerung im Bereich der Gemeinde. Sie weist daher eine weit überdurchschnittliche Verkehrsbelastung auf und muss auch von Bussen und mit zum Teil auch überbreiten landwirtschaftlichen Fahrzeugen benutzt werden. Wie der Vertreter des MVV im Erörterungstermin erklärt hat, würden insbesondere beim Rechtsabbiegen in Richtung Unterbrunn die Busse bei einer geringeren Fahrstreifenbreite weit in die angrenzende Fahrspur hineinragen und die dort befindlichen Verkehrsteilnehmer gefährden. Nach Fertigstellung der neuen Würmbrücke kann die derzeitige Tonnagebeschränkung aufgehoben werden. Dies hat möglicherweise eine Erhöhung des Schwerverkehrs zur Folge. Die im Gemeindegebiet Gauting liegenden Kiesgruben bei Unterbrunn verursachen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr mit Lkw. Auch die Aufnahme dieses örtlichen und überörtlichen Schwerlastverkehrs gehört zu den Aufgaben einer Staatsstraße. Eine Fahrspurweite von 3,25 m ist dabei erforderlich, um die Befahrbarkeit im Kreuzungsbereich durch Lkw mit Anhänger zu gewährleisten (Schleppkurven).

Der Einwand, die Fahrstreifenbreite in den angrenzenden Straßenabschnitten sei geringer als auf der geplanten Brücke, trifft nicht zu. In Richtung München (St 2063 unmittelbar westlich der Brücke) liegt eine Fahrstreifenbreite von ca. 4,25 m vor, in Richtung Starnberg (St 2063) von 3,25 m und in Richtung Unterbrunn (St 2349) von 5,00 m, später 3,00 m. Aber selbst wenn eine geringere Breite vorhanden wäre, müsste die Brücke, die für lange Zeit bestehen bleiben soll und bei der eine nachträgliche Verbreiterung sehr kostenaufwändig wäre, schon jetzt in einer

ordnungsgemäßen, der Verkehrsbedeutung und -Belastung entsprechenden Breite errichtet werden.

Wir gehen angesichts der geringen Länge, der Knotenpunktssituation und der hohen Verkehrsbelastung nicht davon aus, dass die Breite der neuen Würmbrücke die Verkehrsteilnehmer zum Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit verleitet. Einem eventuellen Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer wäre zudem mit Mitteln des Straßenverkehrsrechts zu begegnen, die nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

Der von der Polizeiinspektion Gauting geforderte vierspurige Ausbau der Würmbrücke (2 Spuren auch in Richtung München) hätte zwar Vorteile im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Straße, ist aber auf Grund der innerörtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Ein solcher Ausbau würde eine weitere Verbreiterung der neuen Würmbrücke um mindestens 3,25 m bedeuten. Der dafür erforderliche Platz steht aufgrund der angrenzenden Bebauung und im Hinblick auf städtebauliche und denkmalschützerische Belange nicht zur Verfügung. Zudem sind die Parkplätze vor dem Anwesen Münchner Straße 5 für die Geschäfte notwendig und können nicht entfernt werden.

Entgegen den Befürchtungen der Gemeinde Gauting bleibt ein Linkseinbiegen des Schwerverkehrs aus der Grubmühlerfeldstraße in die St 2063 in Fahrtrichtung München auch nach dem Neubau der Würmbrücke möglich. Die Querungshilfe westlich der Würmbrücke (Ifd. Nr. 10 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.1) wurde im Rahmen der Tektur gegenüber der ursprünglichen Planung etwas verkleinert. Dadurch wird das Einbiegen zusätzlich erleichtert. Die Breite der Querungshilfe halten wir für ausreichend, da eine Unterbrechung der Signalisierung für die Fußgänger nicht vorgesehen ist. Im übrigen ist auf der Mittelinsel auch genug Platz für den Aufenthalt von Fußgängern vorhanden. Im Hinblick auf die Belange von sehbehinderten Personen wurde die Querungshilfe so verschoben, dass eine gerade Querung der Straße möglich wird. Die Anordnung der Ausstattung der künftigen Lichtzeichensignalanlage mit akustischen Signalgebern ist nicht Gegenstand der Planfeststellung sondern obliegt dem Landratsamt Starnberg als unterer Straßenverkehrsbehörde. Die Vertreterin des Landratsamtes hat im Erörterungstermin mitgeteilt, dass die festgestellte Straßenplanung die baulichen Voraussetzungen für eine entsprechende Ausstattung der Ampelanlage sicherstellt.

Die Gemeinde Gauting hat im Anhörungsverfahren Einwände gegen die geplanten Gehwegbreiten von 3,50 m im Norden und 2,00 m im Süden der Brücke erhoben. Entsprechend dem Wunsch der Gemeinde hat der Vorhabensträger die Fahrbahnachse um 0,75 m nach Norden verschoben. Damit können bei gleichem Standort der Brücke beidseitig 2,50 m breite Gehwege (2,75 m Kappenbreite) angelegt werden. Eine weitere Verringerung der Gehwegbreite halten wir nicht für vertretbar, da dann eine spätere Ausweisung als kombinierter Geh- und Radweg nicht möglich wäre. Der anschließende Radwegeverlauf außerhalb des Planfeststellungsbereichs ist zwar kurzfristig nicht absehbar, die neue Würmbrücke soll jedoch, wie bereits oben dargestellt, für sehr lange Zeit bestehen bleiben und kein Hindernis für die künftige Anordnung eines gesicherten Radwegeverlaufes in Gauting sein. Eine spätere Erweiterung wäre nur unter großem finanziellen Aufwand und technischen Schwierigkeiten möglich.

Über die Fortführung der Geh- und Radwege außerhalb des Planfeststellungsbereichs kann nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden; hierfür ist die Gemeinde Gauting als Straßenbaulastträgerin (Art. 42 Abs. 3 BayStrWG) zuständig.

Getrennte Geh- und Radwege wären zwar sicherer, würden aber deutlich mehr Platz benötigen, der in der Ortsmitte von Gauting nicht zur Verfügung steht.

Auch unter Beachtung der vom Landratsamt Starnberg und dem Landesamt für Denkmalpflege gegen die Höhenlage der neuen Würmbrücke geäußerten Bedenken

kann auf die Anhebung der Gradiente um ca. 0,50 m im Vergleich zur derzeitigen Brücke nicht verzichtet werden. Diese Lösung stellt bereits einen Kompromiss zwischen den widerstreitenden fachlichen Anforderungen dar und ist zwingend notwendig. Wie auch der Vertreter des Wasserwirtschaftsamtes München im Erörterungstermin erklärt hat, wäre aus wasserwirtschaftlicher Sicht (insbesondere Hochwasserschutz) unter der Brücke eigentlich ein Freibord von mindestens 1,00 m erforderlich, um Verklausungen und Aufstauungen als Folge von Grundeisbildung zu vermeiden. Hierfür müsste die Konstruktionsunterkante der Brücke deutlich höher liegen als in der festgestellten Planung vorgesehen. Da von der Höhenlage der neuen Brücke jedoch Zugänge und Zufahrten zu den anliegenden Grundstücken und das Erscheinungsbild der Baudenkmäler Münchner Straße 3 und Hauptplatz 1 nachteilig betroffen sind, kann eine Gradientenanhebung von nur 0,50 m hier ausnahmsweise akzeptiert werden. Eine weitere Verringerung ist jedoch im Hinblick u.a. auf die durch Überflutungen drohenden erheblichen Schäden an den umliegenden Gebäuden abzulehnen. Derartige Schäden würden nicht zu letzt auch an den Baudenkmälern selbst eintreten.

2.4.4. 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). Durch eine Änderung der Trassierung, den Verzicht auf Teile der Maßnahme oder die Verlegung bestimmter Teile kann der Immissionsschutz nicht weiter verbessert werden, ohne dass andere, als vorrangig bewertete Belange negativ beeinflusst würden. Mit der planfestgestellten Maßnahme wird der Verkehrsfluss insbesondere in Spitzenzeiten erheblich verbessert. Die durch Leistungsengpässe verursachten Stauungen und die damit verbundenen zusätzlichen Abgas- und Lärmimmissionen werden reduziert. Dadurch werden die Anwohner entlastet.

2.4.4.1. Verkehrslärmschutz

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

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

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

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

2.4.4.1.1. § 50 BImSchG - Trassierung, Gradiente usw.

Soweit dies bei Beachtung der aufgrund der bestehenden Verkehrswege vorhandenen Zwangspunkte möglich ist, trägt die gewählte Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße den Anforderungen des § 50 BImSchG Rechnung.

2.4.4.1.2. 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.

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel den jeweils einschlägigen 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 Anwendung der Lärmgrenzwerte für Mischgebiete für den gesamten Planungsbereich ist nicht zu beanstanden. Wie das Landratsamt Starnberg mitgeteilt hat, ist das Gebiet westlich und südlich der St 2063 sowohl im rechtsgültigen Flächennutzungsplan, als auch im Bebauungsplanentwurf Nr. 132-2 als Mischgebiet ausgewiesen. Für den Bereich nordwestlich und nördlich entlang der Staatsstraße sieht dagegen sowohl der Flächennutzungsplan als auch der Bebauungsplanentwurf ein Besonderes Wohngebiet vor. Diese Gebietsart ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Die Ermittlung der anzuwendenden Lärmgrenzwerte hat daher nach § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV entsprechend der Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebietes zu erfolgen. Nach Aussage des Landratsamtes entspricht die tatsächliche Nutzung in diesem Bereich einem Mischgebiet (§ 6 BauNVO), so dass auch hier die Grenzwerte gemäß Buchstabe c) der oben dargestellten Tabelle anzuwenden sind.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutz der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.4.4.1.3. Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulasträger mit dem der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) berechnet. Die Prognose, die von einer Verkehrsmenge von 14.769 Kfz/24 h nördlich von Gauting, 15.454 Kfz/24 h auf der St 2349 und 9.303 Kfz/24 h auf der St 2063 südlich der Würmbrücke im Prognosejahr 2020 ausgeht, beruht auf einer geeigneten Methode

und ausreichenden Daten. Die Ergebnisse der Lärmberechnung wurden vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz (LfU) geprüft und bestätigt (vgl. Stellungnahme des LfU vom 03.11.2004).

Die vom LfU geforderte zusätzliche Lärmberechnung von Anwesen im Bereich südwestlich der Würmbrücke hat der Vorhabensträger vorgenommen. Der Betrachtungsraum wurde dabei um ca. 25 m in die Starnberger Straße hinein verlängert.

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, DVBI 1985, 1159). Zugunsten der Betroffenen wird dabei – unabhängig von der tatsächlichen Lage – stets leichter Wind von der Straße zum Immissionsort berücksichtigt.

2.4.4.1.4. Ergebnis, Darstellung der Lärmschutzmaßnahmen und Beurteilung

Verkehrslärmvorsorgepflicht besteht beim Bau oder der wesentlichen Änderung. Der Bau von Straßen im Sinne des § 41 BImSchG ist der Neubau. Von einem Neubau ist auch dann auszugehen, wenn eine bestehende Trasse auf einer längeren Strecke verlassen wird. Maßgeblich ist das äußere Erscheinungsbild im Gelände. Die Einziehung oder Funktionsänderung von Teilen der vorhandenen Straße ist Indiz für eine Änderung. Nur eine wesentliche Änderung führt zur Lärmvorsorge.

Eine wesentliche Änderung liegt nur vor, wenn

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

Bei der geplanten Maßnahme handelt es sich nach dieser Definition nicht um einen Neubau sondern um eine wesentliche Änderung eines bestehenden Verkehrsweges, da bereits heute auftretende Lärmpegel von 70/60 dB(A) tags/nachts weiter erhöht werden. Dort, wo infolge des Ausbaus die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, 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). Auszugehen ist von der Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung (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 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 der Auflage A.4.4.1. abschließend aufgezählt. Die zu schützenden Räume, die Anzahl der Fenster und ihre erforderliche Schallschutzklasse werden auf Antrag der Eigentümer in einer Einzelfallprüfung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens festgelegt.

Grundsätzlich haben aktive Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven. Da aktive Lärmschutzmaßnahmen hier jedoch nicht möglich sind, entspricht der Verzicht

darauf den gesetzlichen Vorgaben der §§ 41 bis 43 BImSchG i.V.m. der 16. BImSchV und ist nicht zu beanstanden. Ein wirksamer Schallschutz ist im Planfeststellungsabschnitt mit aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht zu erreichen. Auf Grund der Lage der Straßenbaumaßnahme im dicht bebauten Ortszentrum scheidet der Bau von Lärmschutzwällen wegen ihres großen Flächenbedarfes aus. Auch der Bau von Lärmschutzwänden ist aufgrund der bis unmittelbar an die Straße heranreichenden Bebauung, wegen der beengten Platzverhältnisse und aus denkmalschutzrechtlichen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Zugänge und Zufahrten zu den an die Straße angrenzenden Anwesen führen außerdem dazu, dass die für eine effektive Abschirmung erforderlichen Längen aktiver Lärmschutzanlagen nicht erreicht werden können.

2.4.4.1.5 Lärmsanierung

Zu Lärmsanierungsmaßnahmen kann der Vorhabensträger in der Planfeststellung nicht verpflichtet werden. Der nach § 41 BImSchG und der 16. BImSchV gebotene Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist durch Lärmschutzmaßnahmen nur in den räumlichen Grenzen der Planung zu gewährleisten (Lärmvorsorge). Dabei kommt es auf den Lärm an, der von dem geplanten oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht und im Bereich der baulichen Maßnahme entsteht (vgl. OVG Lüneburg, Urteil vom 21.06.2000, Az. 7 K 3716/98, NVwZ 2001, 99). Für alle insoweit betroffenen Anwesen sind passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der gesetzlichen Vorgaben vorgesehen (C.2.4.4.1.4.). Lärmschutz an bestehenden Straßen, auf die sich die Baumaßnahme nicht im Sinne einer wesentlichen Änderung auswirkt (Lärmsanierung), wird dagegen als freiwillige Leistung nach Maßgabe der Dringlichkeit auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt (Ziffer D.XIII.35 VLärmSchR 97). Es bleibt dem Vorhabensträger jedoch unbenommen, Lärmsanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Die Forderung des LfU, Lärmsanierungsmaßnahmen für das Anwesen Hauptplatz 1 (Punkt 3 und 4) zu prüfen, hat sich erledigt, da dort infolge der ergänzten Lärmberechnung nunmehr passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmvorsorge) vorgesehen sind.

2.4.4.2. 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 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 vorliegend nicht zu erwarten.

2.4.4.3. Bodenschutz

Die Belastung des Bodens durch den Eintrag von Stoffen aus dem Verkehr und die Belastung durch die Bauarbeiten sowie die Herstellung und Unterhaltung der Anlage kann nach BBodSchG zugelassen werden. Das dargestellte öffentliche Interesse an der Durchführung des Vorhabens (Nutzungsfunktion im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 3d

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

2.4.5. Naturschutz- und Landschaftspflege

Es liegt im Ergebnis kein Eingriff in Natur und Landschaft gemäß Art. 6 BayNatSchG vor, so dass auch keine Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nötig werden.

Durch die Erneuerung und Erweiterung der Würmbrücke in Gauting werden keine naturschutzfachlich wertvollen Flächen in Anspruch genommen. Es ist davon auszugehen, dass alle Gehölze im Bereich der bestehenden Würmbrücke erhalten werden können. Sollte es wider Erwarten doch zu einer Schädigung kommen, hat der Vorhabensträger zugesagt, entsprechenden Ersatz zu schaffen. Die Würm ist in weiten Teilen biotopkartiert. Der Ortsbereich von Gauting auf Höhe der Würmbrücke ist hiervon jedoch ausgenommen. Die Ufer der Würm sind im Baubereich durch Stützkonstruktionen befestigt. Im Zuge der Erneuerung der Brücke werden diese Uferbefestigungen entweder belassen oder erneuert. Durch die Verbreiterung der Brücke vergrößert sich die Beschattung des Flussbettes. Die Durchlässigkeit bleibt jedoch gewahrt.

Während der Bauzeit ist mit einer zeitlich begrenzten verstärkten Lärm- und Staubbelastung sowie erhöhten Immissionen zu rechnen. Eine Verunreinigung des Wassers wird durch gezielte technische Maßnahmen verhindert. Die Würm weist eine schlechte Wasserqualität auf. Sie ist im Baubereich kritisch belastet. Seltene oder bedrohte Arten in oder an der Würm im Ortsbereich von Gauting sind nicht bekannt. Eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Fließgewässers Würm durch die Baumaßnahme kann ausgeschlossen werden.

2.4.6. Gewässerschutz

2.4.6.1. Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung werden auch die erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, Straßenbau an Gewässern usw., erfasst. Die Umweltauswirkungen sind zusammen mit denen der Straße abgehandelt und bewertet. Die Auswirkungen dieser Maßnahmen auf öffentliche und private Belange sind berücksichtigt. Das planfestgestellte Vorhaben steht bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft in Einklang.

Die vom Landratsamt Starnberg mit Bescheid vom 22.04.2003, Az. 402.2-wü, erteilte wasserrechtliche Anlagengenehmigung wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss widerrufen (vgl. Ziffer A.2.).

Ursprünglich war beabsichtigt, für die Erneuerung der Würmbrücke in Gauting gemäß Art. 74 Abs. 7 BayVwVfG auf ein Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren zu verzichten. In Folge dessen hat das Straßenbauamt München den Antrag auf Erteilung der wasserrechtlichen Anlagengenehmigung gestellt. Es ist aber in der Folgezeit nicht gelungen, mit den betroffenen Eigentümern eine Einigung über die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken zu erzielen. Um die Grundlage für eine eventuell erforderliche Enteignung zu schaffen, wurde nunmehr im Wege der Planfeststellung entschieden. Das Planfeststellungsverfahren überlagert dabei aufgrund der Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) die bereits erteilte wasserrechtliche Anlagengenehmigung. Die Anlagengenehmigung war im Planfeststellungsbeschluss zu widerrufen, weil sonst zwei Verwaltungsakte mit jedenfalls in Teilen gleichem Regelungsgegenstand bestehen würden. Von der Herausnahme des bereits mit der wasserrechtlichen Anlagengenehmigung zugelassenen Teils der Baumaßnahme aus der Planfeststellung haben wir abgesehen, da eine gerechte Abwägung aller betroffenen Belange gegen- und untereinander sinnvollerweise im Rahmen einer alle diese Belange umfassenden einheitlichen Entscheidung erfolgt. Die in der

Anlagengenehmigung nicht geregelt, mit dem Brückenbau aber untrennbar verbundenen Bestandteile der Planung können nicht losgelöst von den bei Erteilung der wasserrechtlichen Anlagengenehmigung geprüften Belangen beurteilt werden. Die Untere Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Starnberg sowie der Vorhabensträger als Begünstigter der Anlagengenehmigung haben dieser Vorgehensweise zugestimmt.

Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Straßenentwässerungsanlagen entspricht den geltenden Vorschriften. Dies wurde vom Wasserwirtschaftsamt München geprüft und bestätigt (vgl. Gutachten vom 19.12.2002, Az. 4536.5/STA4-3469/02-4.3). Eine Überflutung von Privatgrundstücken in der Nachbarschaft der Würmbrücke wegen Überlastung der Straßenentwässerungsanlagen ist daher nicht zu erwarten. Sollte es dennoch zu Schäden kommen, stellt die Auflage A.4.5.1. klar, dass diese vom Straßenbaulastträger zu beseitigen sind.

Der Vorhabensträger hat im Erörterungstermin zugesagt, die Entwässerungseinrichtungen in Abstimmung mit der Gemeinde Gauting zu errichten.

2.4.6.2. Wasserrechtliche Erlaubnisse

Für den Bereich der Baumaßnahme ist geplant, das anfallende Oberflächenwasser über Straßeneinläufe zu sammeln und Absetzschächten zuzuführen. Nach der mechanischen Vorreinigung in diesen Absetzschächten wird das Wasser über die erneuerten Rohrleitungen beidseitig der Würm zugeführt. Die dafür erforderliche beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis wurde von der Unteren Wasserrechtsbehörde am Landratsamt Starnberg mit Bescheid vom 21.01.2003, Az. 402, erteilt.

2.4.7. Städtebauliche Belange

Im Verfahren wurde eingewandt, die neue, breitere Brücke beeinträchtigt das Ortsbild von Gauting insbesondere hinsichtlich der historischen Zonierung im Bereich der Würm. Im Hinblick auf die unter Ziffer C.2.2. und Ziffer C.2.3.3. dargestellte Notwendigkeit des Brückenneubaus sind diese Beeinträchtigungen jedoch nicht vermeidbar. Die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bewerten wir höher als die betroffenen städtebaulichen Belange. Hinzu kommt, dass sich das Ortsbild nicht grundsätzlich verändern wird. Bereits heute ist an gleicher Stelle eine Brücke mit einer Breite von ca. 10,00 m zwischen den Geländern vorhanden. Die neue Brücke wird lediglich ca. 4,75 m breiter. Das neue Brückenbauwerk ist hinsichtlich seiner Gestaltung mit der bestehenden Brücke vergleichbar (vgl. Unterlage 9.1).

Die Bauleitplanung für den Ortskern von Gauting ist entgegen der Ansicht einiger Einwendungsführer nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Aufstellung von Bebauungsplänen ist von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung nicht erfasst, sondern obliegt gem. § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1 BauGB den Gemeinden. Gleiches gilt gem. § 11 Abs. 1 BauGB für den Abschluss Städtebaulicher Verträge.

2.4.8. Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das "Ob" und "Wie" der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die Leitungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben, müssen keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf die Regelungen unter Ziffer A.4. wird verwiesen.

Die in den Planunterlagen für die Bauzeit ursprünglich enthaltene Spartenbrücke südlich der Würmbrücke ist nach Rücksprache mit den betroffenen Versorgungsunternehmen nicht erforderlich.

2.4.9. Denkmalschutz

Laut Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege (LfD) und des Landratsamtes Starnberg beeinträchtigen sowohl die Verbreiterung als auch die Anhebung der Würmbrücke das Erscheinungsbild der als Baudenkmäler in der Denkmalliste des Landkreises Starnberg eingetragenen Gebäude Münchner Straße 3 (FINr. 39, Gemarkung Gauting) und Hauptplatz 1 (FINr. 92, Gemarkung Gauting). Die Straßenbauarbeiten in diesem Bereich können gleichwohl zugelassen werden. Das öffentliche Interesse an der Erneuerung der Würmbrücke überwiegt hier die Belange des Denkmalschutzes. Auf die Darstellung der Erforderlichkeit der Straßenbaumaßnahme unter Ziffer C.2.2. wird Bezug genommen. Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass hier keine völlig neue Situation geschaffen, sondern lediglich eine bereits bestehende Brücke erneuert wird.

Gebäude Münchner Straße 3:

Eine Beeinträchtigung des Wohngebäudes durch die Behelfsbrücke während der Bauzeit ist nicht zu vermeiden. Sie ist jedoch nicht so schwerwiegend, dass die Baumaßnahme unterbleiben müsste. Die Planung stellt sicher, dass die Beeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten werden. Um den Zugang zum Gebäude während der Bauphase zu gewährleisten, wird eine Treppe mit 3 Stufen am Eingang hergestellt. Die Umfahrungsstrecke wird mit einer seitlichen Sicherung abgestützt, um stärkere Eingriffe in das Grundstück zu vermeiden. Wir gehen nicht davon aus, dass das Gebäude während der Bauzeit im südlichen Bereich nicht bewohnbar sein wird. Der minimale Abstand der Behelfsfahrbahn zum Anwesen beträgt ca. 3,75 m. Auch bei Einbeziehung des Gehweges der Behelfsbrücke verbleibt noch ein Abstand von mindestens 2,25 m. Ähnlich geringe Abstände sind bei unmittelbar angebauten Ortsstraßen häufig anzutreffen. Abgesehen davon steht das Gebäude wegen des Todes der bisherigen Eigentümerin derzeit ohnehin leer. Laut Auskunft des zuständigen Nachlassgerichtes sind dort noch keine Erben bekannt, so dass von einer baldigen Wiederaufnahme der Wohnnutzung nicht auszugehen ist. Nach Beendigung der Baumaßnahme wird das Provisorium und die Treppe zurück gebaut, die Zufahrt an die neue Straße angepasst und die umliegende Fläche begrünt.

Zum Schutz der Bausubstanz hat der Vorhabensträger im Erörterungstermin (vgl. S. 5 der Niederschrift) zugesagt, ein erschütterungsarmes Bauverfahren (Bohren statt Rammen) zu wählen. Zusätzlich wird für das Gebäude ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um eventuelle Erschütterungsschäden rechtzeitig erkennen und gegebenenfalls beheben zu können.

Der Vorhabensträger ist bemüht, eine Schädigung der vorhandenen Großbäume im Bereich des Baudenkmals durch entsprechende Schutzmaßnahmen zu vermeiden. Er hat zugesagt, im Falle einer Beschädigung der Bäume, soweit erforderlich, Ersatz zu schaffen.

Im Vergleich mit dem derzeitigen Zustand wird sich das Erscheinungsbild des Baudenkmals durch den Brückenneubau nicht grundlegend verändern. Das geschützte Gebäude liegt bereits heute unterhalb der Fahrbahn der St 2063. Die Gradienten der neuen Brücke liegt max. 0,50 m höher als dies derzeit der Fall ist. Dabei ist die Erhöhung der Fahrbahn im Bereich der Widerlager deutlich geringer (ca. 0,27 m), da der Gradientenhochpunkt ungefähr in der Mitte der Brücke (Bau-km 0+070,857) liegt. Eine weitere Absenkung der Gradienten ist bei Beachtung insbesondere der wasserwirtschaftlichen Belange nicht möglich (vgl. Ziffer C.2.4.3.). Eine Reduzierung der Fahrbahn- und Gehwegbreiten ist auch bei Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes abzulehnen (vgl. C.2.4.3.). Zudem beträgt der Abstand zwischen der Brücke und dem Baudenkmal nach Abschluss der Bauarbeiten noch mindestens 8,50 m, so dass eine unmittelbare Beeinträchtigung nicht zu erwarten ist.

Durch die geplante Freiflächengestaltung in diesem Bereich wird die negative Wirkung der höher gelegenen Zufahrt zum denkmalgeschützten Haus auf FINr. 39 zusätzlich verringert.

Gebäude Hauptplatz 1:

Das Gebäude Hauptplatz 1 wird durch die Behelfsbrücke nicht beeinträchtigt, da diese nördlich der bestehenden Würmbrücke errichtet wird.

Durch den Neubau der Würmbrücke wird auch hier das Erscheinungsbild nicht grundlegend verändert. Das Gebäude liegt bereits heute deutlich unterhalb der Straßenoberfläche. Diese wird um max. 0,50 m angehoben. Zwar rückt die neue Brücke ca. 1,00 m näher an das Baudenkmal heran, der Gebäudezugang an der Nordseite wird durch die Baumaßnahme jedoch nicht verändert. Angesichts der Erforderlichkeit der Brückenerneuerung können die dargestellten Beeinträchtigungen nicht vermieden werden, ohne dass andere, höher zu bewertende Belange, insbesondere auch der Wasserwirtschaft nachteilig berührt würden.

Die Gemeinde hat im Jahr 1998 für den Bereich Ortsmitte einen städtebaulichen Rahmenplan verabschiedet. Mit der Erstellung dieses Rahmenplans und des Bebauungsplanentwurfs wurden Architekten, Ingenieure und Landschaftsplaner beauftragt, so dass eine denkmalgerechte Freiflächengestaltung im Bereich des Hauptplatzes gewährleistet ist.

Durch die Auflage A.4.1.5. ist gewährleistet, dass die Bauarbeiten vom Landesamt für Denkmalpflege fachlich begleitet werden können.

2.5. Private Einwendungen

2.5.1. Bemerkungen zu Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben wurden:

2.5.1.1. Flächenverlust

Für das Vorhaben werden rund 51 m² Fläche aus Privateigentum dauerhaft benötigt.

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

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

2.5.1.2. Beantragte Entscheidungen/Schutzauflagen

Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG sieht Auflagen zum Wohle der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer vor. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Satz 2 voraus (Surrogatprinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39/95, 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.

Lärmschutzaufgaben sind unter C.2.4.4. behandelt.

2.5.1.3. Zufahrten

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen soweit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Allerdings haben die Straßenanlieger keinen Anspruch darauf, dass eine bestehende Straße nicht geändert wird (Art. 17 Abs. 1 BayStrWG).

Auch bei der gebotenen Berücksichtigung der Belange der Grundstückseigentümer in der Abwägung kann die derzeit bestehende Zufahrtsmöglichkeit von der St 2063 zu den Grundstücken 94, 96 und 96/2 (jeweils Gemarkung Gauting) nicht aufrecht erhalten werden. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch diese Zufahrt bereits heute beeinträchtigt. Künftig ist, insbesondere auch im Hinblick auf die Verbreiterung um eine 3. Fahrspur, eine direkte Zufahrt auf die Staatsstraße speziell im Bereich der Lichtsignalanlage und der Fußgängerquerung aus Sicherheitsgründen nicht mehr vertretbar. Die Höhenlage und der Querschnitt der neuen Würmbrücke sind bereits auf ein Mindestmaß reduziert und können nicht weiter verringert werden, ohne dass andere, als vorrangig bewertete Belange nachteilig berührt würden (vgl. C.2.4.3.). Den betroffenen Grundstücken wird dabei nicht jegliche Zufahrtsmöglichkeit entzogen. Sie können nach wie vor über die Grubmühlerfeldstraße und das als öffentliche Verkehrsfläche gewidmete Grundstück FINr. 709 der Gemarkung Gauting angefahren werden. Die hierfür erforderlichen baulichen Maßnahmen sind in der Planfeststellung enthalten (vgl. lfd. Nr. 49 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.1).

Auch während der Bauzeit ist die Erschließung der Grundstücke durch provisorische Zufahrten gesichert (vgl. lfd. Nrn. 49 und 50 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.1).

2.5.1.4. Überflutungen privater Grundstücke

Die Gefahr von Überflutungen bei starken Regenfällen wird sich durch den Bau der Stützmauer an der Südseite der Grundstücke 96 und 96/2 (Gemarkung Gauting) nicht erhöhen. Das Oberflächenwasser des Gehweges und der Straße wird in die ausreichend dimensionierte Straßenentwässerung eingeleitet (vgl. Ziffer C.2.4.6.1.). Eine Entwässerung über privaten Grund ist nicht vorgesehen. Die Quer- und Längsneigungen der Gehweg- und Fahrbahnflächen sind so gewählt, dass von ihnen gerade kein Oberflächenwasser den umgebenden privaten Grundstücken zuläuft.

2.5.2. Einzelne Einwender

Aus Datenschutzgründen werden die Einwendungsführer in der Folge mit Nummern angegeben. Es handelt sich dabei um die Anonymisierungsnummern des Grunderwerbsverzeichnisses. Den Einwendungsführern werden die entsprechenden Nummern im Rahmen der Zustellung dieses Beschlusses bekannt gegeben.

2.5.2.1. Einwendungsführer Nr. 1, 2, 3, und 4

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die dauerhafte Grundinanspruchnahme von 16 m². Wegen der Anforderungen, die im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu stellen sind, ist eine weniger belastende Ausführung nicht realisierbar. Die Grundinanspruchnahme ist zumutbar und unter Beachtung der für das Vorhaben sprechenden Belange hinzunehmen. Zur Frage der Entschädigung für die Grundstücksinanspruchnahme und die Beeinträchtigung der Gewerbebetriebe wird auf Ziffer C.2.5.1.1. Bezug genommen.

Die Stützmauer (lfd. Nr. 14 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.1) ist erforderlich, um die Höhendifferenz zum künftigen Gehweg zu überwinden. Würde auf die Stützmauer verzichtet, wäre eine Böschung notwendig. Diese würde wesentlich weiter in das Grundstück hineinragen, was eine höhere Flächeninanspruchnahme zur Folge hätte.

Die Ausfahrtsrampe von der Behelfsbrücke (Ifd. Nr. 50 im Bauwerksverzeichnis, Unterlage 5.1) weist einen maximalen Höhenunterschied zwischen Gehweg und Gelände von ca. 0,70 m am äußeren westlichen Rand auf. In Richtung Hauptplatz verlaufend nimmt der Höhenunterschied ab. Gemäß Art. 17 BayBO sind Gehwege, die unmittelbar an mehr als 0,50 m tiefer liegende Flächen angrenzen, ausreichend hoch und fest zu umwehren. Im Bereich der Ausfahrtsrampe sind weitgehend Böschungen mit einer Neigung von 1:1,5 vorgesehen, so dass dort keine Geländer erforderlich sind. In den Bereichen, wo keine Böschungen geplant sind und der Höhenunterschied zwischen Gehweg und Gelände mehr als 50 cm beträgt, werden laut Stellungnahme des Vorhabensträgers zur entsprechenden Einwendung Geländer angebracht.

2.5.2.2. Mandanten der Kanzlei Dr. Bumeder & Kollegen

Die Grundstücke der Einwendungsführer liegen außerhalb des Planfeststellungsbereiches und werden für die Baumaßnahmen nicht in Anspruch genommen. Die Parkplätze vor dem Anwesen Münchner Straße 5 bleiben unverändert erhalten. Die Anzahl der Fahrstreifen und die Gehwege werden in diesem Bereich ebenfalls nicht verändert. Die anwaltliche Vertreterin der Einwendungsführer hat im Erörterungstermin erklärt, dass sich die Einwendungen erledigt hätten (vgl. S. 7 der Niederschrift). Der Vorhabensträger hat im übrigen im Erörterungstermin zugesagt, für das Anwesen Münchner Straße 5 im Hinblick auf Erschütterungsschäden während der Bauzeit ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen (vgl. S. 6 der Niederschrift).

2.6. **Gesamtergebnis**

Unter Einbeziehung aller im Verfahren bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange lässt sich feststellen, dass die Erneuerung der Würmbrücke Gauting im Zuge der St 2063 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.

2.7. **Widmung**

Die Widmung und die sonstigen straßenrechtlichen Verfügungen erfolgen in einem eigenen Verfahren soweit nicht Art. 6 Abs. 7 und Abs. 5 und Art. 8 Abs. 6 BayStrWG eingreifen.

3. **Sofortige Vollziehbarkeit**

Gleichzeitig mit dem Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens hat der Vorhabensträger mit Schreiben vom 10.09.2004 beantragt, diesen Planfeststellungsbeschluss für sofort vollziehbar zu erklären.

Die sofortige Vollziehung des Planfeststellungsbeschlusses ist im öffentlichen Interesse 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 Vorhabensträgers und der Allgemeinheit an einer möglichst zügigen Fertigstellung des Straßenausbaus. Die Würmbrücke im Zuge der St 2063 ist der einzige Würmübergang für den motorisierten Verkehr im Bereich Gauting. Wegen des schlechten baulichen Zustandes ist sie derzeit auf 16 t beschränkt. Dies bedeutet schon jetzt eine starke Behinderung des ÖPNV und Güterverkehrs. Eine weitere Tonnagebeschränkung ist aufgrund der fortschreitenden Bauwerksschäden zeitnah zu erwarten. Eine Befahrbarkeit für Einsatzfahrzeuge, beispielsweise der Feuerwehr, wäre dann nicht mehr gegeben. Deshalb ist es erforderlich, mit der Erneuerung der Brücke baldmöglichst zu beginnen. Der Vorhabensträger kann nur durch einen sofortigen Baubeginn seinen Aufgaben aus der Straßenbaulast gerecht werden, die

nicht mehr länger hinzunehmende Verkehrssituation in Gauting im Sinne der betroffenen Bürger und der Verkehrsteilnehmer zu verbessern ohne dabei einen langen gerichtlichen Instanzenweg abwarten zu müssen.

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist der Freistaat Bayern nach Art. 4 Satz 1 Nr. 1 KG befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Beschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgericht München, Bayerstraße 30, 80335 München (Briefanschrift: Postfach 200543, 80005 München), schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sollen angegeben, der angefochtene Bescheid soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Hinweis zur sofortigen Vollziehbarkeit

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss, dessen sofortige Vollziehung angeordnet wurde, hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann bei dem oben genannten Gericht gestellt werden.

Hinweis zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit den unter Ziffer A.3. des Beschlusstextes genannten Planunterlagen in der Gemeinde Gauting zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht.

München, 14.04.2005
Regierung von Oberbayern

Kahle
Regierungsrätin z.A.